



# CONSIGNA

---

## LÍNEA DE LLEIDA - LA POBLA DE SEGUR

---

PRESCRIPCIONES DE CIRCULACIÓN ADIF - FGC  
LLEIDA-PIRINEUS A LA POBLA DE SEGUR

---

ENTRADA EN VIGOR: 06 de Marzo de 2024

ANULACIÓN:

DOCUMENTOS QUE ANULA: CA201701

## 1. Objeto

Amb aquesta consigna per a la línia de Lleida – La Pobla de Segur s'adjunta la consigna sèrie AO / CO 1/16 que informa de les prescripcions de circulació ADIF – FGC Lleida – Pirineus a La Pobla de Segur, i s'anul·la el document CA201701.

Aquesta revisió ve motivada per l'actualització de la caràtula, segons es recull a la Instrucció: **Idp202302** “Normes i estructura de la documentació operativa”, incorporant el document a les consignes (C) dels documents reglamentaris. El contingut del document no ha rebut modificacions.

-----

El que es posa en coneixement del personal interessat als efectes reglamentaris consegüents.

Emili Monsó i Planes

**CONSIGNA**

**AO/CO**

**Nº 01/16**

Barcelona , 15 de Diciembre de 2016

**PRESCRIPCIONES DE CIRCULACIÓN ADIF - FGC  
LLEIDA-PIRINEUS A LA POBLA DE SEGUR**

**Organismo:** *Subdirección de Operaciones Noreste*

**Objeto:** La presente Consigna Común tiene por objeto definir las prescripciones de circulación, las particularidades de la explotación y los procesos para organizar los trabajos de mantenimiento de la conexión entre Adif y FGC de cara a la prestación del servicio ferroviario entre ambos Gestores de Infraestructuras Ferroviarias.

**APLICACIÓN**

**Fecha:** *19 de Enero de 2017.*

**Anula a:** Consigna Serie AO 711 CO 1041 (ADIF - FGC Línea de Lleida a la Pobla de Segur).

**Documentos conexos:** Consigna Serie A-2362 (Enclavamiento LLEIDA-PIRINEUS).

**Ámbito:** ADIF - FGC Línea de Lleida a la Pobla de Segur

**Línea 206** *LLEIDA - PIRINEUS a LA POBLA DE SEGUR.*  
**de:**

**1. PREAMBULO**

La presente Consigna se establece en orden a las exigencias legales y reglamentarias indicadas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), así como las relaciones básicas de coordinación entre el Administrador de Infraestructuras

Ferroviarias, en adelante Adif y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, en adelante FGC.

## 2. OBJETO

La presente Consigna Común tiene por objeto definir las prescripciones de circulación, las particularidades de la explotación y los procesos para organizar los trabajos de mantenimiento de la conexión entre Adif y FGC de cara a la prestación del servicio ferroviario entre ambos Gestores de Infraestructuras Ferroviarias.

## 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de la presente Consigna es el tramo de conexión que constituye el cantón de bloqueo delimitado por las señales de entrada, señal E3 de Lleida Pirineus, en adelante Lleida, situada en el pk 1/091, y señal E2 de Balaguer, situada en el pk 25/798 de la línea, de ambas estaciones.

De forma particular, en el presente documento se determinará la manera de gestionar las incidencias, anomalías y los procedimientos que serán de aplicación para la adecuada coordinación del tráfico ferroviario en el tramo de conexión.

## 4. PRINCIPOS DE APLICACIÓN

### 4.1 Principios Generales y Documentos Reglamentarios.

#### 4.1.1 Normativa General.

Los principios reglamentarios en los que se fundamenta la presente Consigna común, son los previstos en el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) y demás normativa reglamentaria de aplicación en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) que gestiona Adif.

La presente Consigna común debe ser conocida y aplicada por el personal que intervenga en los procesos de circulación y demás instalaciones del tramo de conexión entre Adif y FGC.

#### 4.1.2 Documento del tren.

Es el documento que da a conocer a los Maquinistas las prescripciones e informaciones relativas a la composición, frenado y otros datos del tren, limitaciones temporales de velocidad máxima y la marcha del tren.

Adif facilitará a FGC la información necesaria para que pueda confeccionarlo con los datos básicos definidos a continuación, a través de la aplicación informática al efecto.

#### 4.1.2.1 Datos del tren. Autopropulsados.

- Fecha.
- Número.
- Tipo.
- Asimilaciones, si se trata de un tren sin marcha determinada.
- Serie y Núm (UIC) del/los autopropulsados.
- Longitud.
- Masa del/los autopropulsados.
- Masa frenada del/los autopropulsados.
- Datos necesarios de identificación del personal de servicio (opcional).

#### **4.1.2.2 Datos de la composición del tren. Material convencional.**

Datos de cada uno de los vehículos remolcados ordenados de cabeza a cola de la composición:

- Número UIC.
- Origen.
- Destino.
- N° ejes.
- Tara.
- Carga.
- Freno automático.
- Freno estacionamiento.
- Régimen de freno.

#### **4.1.3 Identificación de los trenes.**

La circulación de los trenes requiere una actuación coordinada del personal que interviene en los procesos asociados a la misma, con el objetivo común de garantizar un itinerario seguro y sin obstáculos.

Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes en circulación, en el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren.

A efectos de circulación, los trenes se identifican como:

- Trenes con marcha determinada, cuando su horario ha sido programado en los sistemas de planificación del AI y se ha estudiado, teniendo en cuenta las características del material que lo forma y el resto de circulaciones con las que va a coincidir su circulación.
- Trenes sin marcha determinada, cuando se trata de circulaciones especiales creadas en los sistemas de planificación del AI para resolver una necesidad inmediata y puntual para las que se genera un horario orientativo en el recorrido del tren.

#### **4.1.3.1 Numeración de los trenes.**

##### **4.1.3.1.1 Trenes con marcha determinada.**

Los trenes con marcha determinada se identificarán con un número de marcha de hasta cinco cifras, que deberán cumplir los siguientes requisitos:

- No repetirse un mismo código de marcha para la salida de origen de dos trenes en un mismo día, conforme a lo recogido en el punto 4.1.3.1.2.
- Determinar el sentido de circulación del tren dentro de la línea, de acuerdo a la paridad de la misma.

##### **4.1.3.1.2 Trenes sin marcha determinada.**

Los trenes sin marcha determinada se identificarán igualmente mediante códigos numéricos de cinco cifras de forma única e inequívoca para cada sentido de circulación.

### **5. PERSONAL CON FUNCIONES O ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA CIRCULACIÓN**

A efectos de las normas de circulación, se entiende por agente autorizado la persona que presta sus servicios en el ámbito ferroviario con funciones relacionadas con la seguridad en la circulación regulado en el RCF de Adif y en el Reglamento de Circulación vigente en la línea Lleida - la Pobla de Segur, que cumplen todos los requisitos que el ordenamiento Jurídico prescribe para cada actividad.

De acuerdo con ello, en este apartado se refleja el personal de Adif y de FGC con la siguiente clasificación:

#### **5.1 Personal de Adif.**

- Responsable de Circulación de Lleida.
- Agente de maniobras.
- Conductor de maquinaria de vía.

- Encargado de Trabajos.
- Piloto de seguridad.
- Operario de instalaciones fijas.

## 5.2 Personal de FGC.

- Responsable de Circulación de Balaguer.
- Agente de maniobras.
- Conductor de maquinaria de vía.
- Encargado de Trabajos.
- Piloto de seguridad.
- Operario de instalaciones fijas.

## 5.3 Clasificación de actividad y funciones.

Responsable de Circulación (Adif/FGC)	Persona que dirige la circulación y que ejerce el mando de todo el personal en lo relativo a ésta.
Agente de maniobras (Adif/FGC)	Persona a las órdenes del Responsable de circulación que asegura la realización de maniobras.
Conductor de maquinaria de vía (Adif/FGC)	Persona autorizada para la conducción de vehículos y maquinaria de vía.
Encargado de trabajos (Adif/FGC)	Persona autorizada para intervenir en la Entrega de vía bloqueada y dirigir los trabajos en la vía y sus proximidades.
Piloto de seguridad (Adif/FGC)	Persona que tiene a su cargo la vigilancia y protección de los trabajos en la vía en relación con la circulación.
Operario de instalaciones fijas (Adif/FGC)	Persona de cualquier especialidad en materia de instalaciones que garantiza el paso de las circulaciones. Puede realizar maniobras con material destinado a trabajos.

## 6. COMUNICACIONES

### 6.1 Identificación de los interlocutores.

Para la aplicación de esta Consigna, los interlocutores se identificarán de acuerdo con las definiciones recogidas en los puntos 5.1 y 5.2 de la misma.

## **6.2 Comunicación entre agentes.**

Las comunicaciones entre los agentes que intervienen en los procesos de circulación se clasificarán y registrarán en la forma establecida en la normativa reglamentaria de Adif y FGC para cada uno de sus ámbitos normativos y en la forma expresada en esta Consigna para los casos regulados en la misma.

Las conversaciones entre los Agentes que intervienen en los procesos de circulación se mantendrán en castellano.

## **7. TRANSMISIÓN DE LOS TELEFONEMAS**

Los telefonemas relativos a operaciones de seguridad, serán cursados y recibidos personalmente por los agentes responsables de las mismas.

En caso de anormalidad, podrán transmitirse mediante un intermediario habilitado para esta función, que reproducirá íntegramente en su telefonema la hora, el número de registro, el texto, el agente remitente y el agente destinatario.

Los telefonemas se transmitirán en la forma literal prevista en la presente Consigna.

Todos los telefonemas de la presente Consigna, se registrarán en el Libro de Bloqueo, del que dispondrán ambas estaciones, excepto los del punto 8. COMUNICACIÓN DE LAS LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD, que serán registrados en el Registro General de Telefonemas. El Libro de Bloqueo de la estación de Lleida será específico e independiente del que utilice con el resto de colaterales.

La situación del cantón de bloqueo en la transmisión de los telefonemas será reflejada en la columna de trenes en marcha, con las indicaciones del número del tren en marcha, maniobra, lanzadera o cantón libre, según corresponda.

## **8. COMUNICACIÓN DE LAS LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD MÁXIMA**

Cuando personal autorizado deba establecer una limitación temporal de velocidad, lo pondrá en conocimiento de un Responsable de circulación mediante el siguiente telefonema:

Establecida limitación temporal de velocidad máxima a \_\_\_\_\_ km/h desde el km \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_, por \_\_\_\_\_ (causa) \_\_\_\_\_. Se encuentra señalizada (o sin señalizar). Supone un CSV (si procede).

El Responsable de circulación que reciba el telefonema anterior, lo pondrá en conocimiento de su colateral por telefonema, y a partir de ese momento no expedirán ningún tren sin haberla notificado previamente al Maquinista. Esta notificación incluirá la nota de que no existen señales de limitación de velocidad, y será omitida en caso de que se encuentre señalizada.

La notificación al Maquinista se mantendrá hasta que se tenga constancia de que ha sido informado previamente de la existencia de la limitación temporal de velocidad.

Cuando las causas que motivaron la implantación de la limitación temporal de velocidad desaparezcan, el personal autorizado lo pondrá en conocimiento de un Responsable de Circulación mediante el siguiente telefonema:

Suprimida limitación temporal de velocidad máxima a \_\_\_\_\_ km/h desde el km \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior lo pondrá en conocimiento de su colateral por telefonema y dejarán de entregar la correspondiente notificación a los Maquinistas.

## 9. COMPOSICIÓN DE LOS TRENES

### 9.1 Formación de trenes de material convencional.

Los trenes serán formados con vehículos cuya velocidad máxima sea como mínimo la del tipo del tren, y con porcentaje de freno suficiente para el mismo.

Si el porcentaje de freno obtenido para el tipo del tren asignado resultase inferior al establecido, se reducirá el tipo del tren para el que se obtenga suficiente porcentaje de freno.

Cuando en la composición de los trenes se incluya algún vehículo que no cumpla esta condición, el Maquinista lo pondrá en conocimiento del Responsable de circulación mediante el siguiente telefonema:

Tren nº \_\_\_\_\_ no puede exceder la velocidad de/l \_\_\_\_\_(tipo o km/h)\_\_\_\_ por \_\_\_\_\_(causas)\_\_\_\_\_ .

### 9.2 Material autopropulsado.

El material autopropulsado que circula entre Lleida y Balaguer es homogéneo en su composición y dispone del porcentaje de freno suficiente para circular por la línea.

## 10. INSTALACIONES

La conexión entre Adif y FGC, dispone de las instalaciones de seguridad que se detallan a continuación:

**Estación de Lleida:**

- Señal E'3, avanzada de Lleida, alta de dos focos, situada a la derecha de la vía, en el pk 1+927, y que en los movimientos de entrada a la estación podrá dar las indicaciones de anuncio de parada, o anuncio de precaución.
- Señal E3, entrada de Lleida, alta de 4 focos, situada a la derecha de la vía, en el pk 1+091, y que en los movimientos de entrada a la estación podrá dar las indicaciones de parada, anuncio de parada, o rebase autorizado.
- Aguja 3, con JCA en el pk 0+937, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición invertida permite el acceso hacia la misma, desde la estación de Lleida.
- Aguja 7, con JCA en el pk 0+609 y formando escape con la aguja 5, con JCA en el pk 0/676, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma, desde la estación de Lleida.
- Aguja 9, con JCA en el pk 0+345 y formando escape con la aguja 11, con JCA en el pk 0/270, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde las vías 6, 7, 8 y 9 de la estación de Lleida, y a posición invertida lo hace desde las vías 4 y 5.
- Aguja 13, con JCA en el pk 0+266, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde la vía 4 de Lleida y a posición invertida permite el acceso desde las vías 5 o 6 de la estación.
- Aguja 15, con JCA en el pk 0+222, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde la vía 5 de Lleida y a posición invertida permite el acceso desde la vía 6 de la estación.
- Aguja 23, con JCA en el pk 0+083 de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde la vía 6 de Lleida, a través de la TUD 19, y a posición invertida permite el acceso desde la vía 6 de la estación, a través del escape 11/9 .
- Aguja 25, con JCA en el pk 0+068, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde la vía 7 de Lleida, y a posición invertida permite el acceso desde la vía 8 de la estación.
- Aguja 21, con JCA en el pk 0+113, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso hacia la misma desde la vía 9 de Lleida, y a posición invertida permite el acceso desde las vías 7 u 8 de la estación.

- TUD 19a/b, con JCA en los pk 0+124 y 0+164, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur. Estando la aguja 19a a posición normal y la 19b a posición invertida, permiten el acceso hacia la misma desde vía 6 y estando ambas a invertida permiten el acceso desde las vías 7, 8 o 9 de la estación.
- Señal S2/4A, alta de cuatro focos, situada en el pk 0+169, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal S2/5A, alta de cuatro focos, situada en el pk 0+169, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal S2/6, baja de 4 focos, situada en el pk 0+079, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal S2/7, baja de 4 focos, situada en el pk 0+015, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal S2/8, baja de 4 focos, situada en el pk 0+015, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal S2/9, baja de 4 focos, situada en el pk 0+056, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de acceso hacia la línea de conexión podrá dar la indicación de parada, o vía libre.
- Señal R3, baja de 4 focos, situada en el pk 0+365, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de entrada a la estación de Lleida podrá dar la indicación de parada o indicadora de entrada.
- Señal indicadora de dirección D1, situada en el pk 0+191, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que cuando los itinerarios desde las vías 6, 7, 8 o 9 hacia la línea de conexión estén establecidos, presentará iluminada la letra P.
- Señal indicadora de dirección D2, situada en el pk 0+268, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que cuando los itinerarios desde las vías 4, 5 o 6 hacia la línea de conexión estén establecidos, presentará iluminada la letra P.
- Señal indicadora de posición de agujas IA11, situada a la derecha de la vía en los movimientos de salida desde la estación de Lleida hacia la línea de conexión, presentará la indicación de 30 y la flecha hacia la izquierda.

#### **Estación de Balaguer:**

- Señal E'2, avanzada de Balaguer, mecánica compuesta, situada a la derecha de la vía, en el pk 24+805 de la línea de Lleida a La Pobla de

Segur, y que en los movimientos de entrada a la estación dará la indicación de anuncio de parada.

- Señal E2, entrada de Balaguer, semafórica, situada a la derecha de la vía, en el pk 25+798 de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, y que en los movimientos de entrada a la estación podrá dar las indicaciones de parada, anuncio de parada, o vía libre.
- Aguja 2, dotada de cadena 333, con JCA en el pk 25+890, de la línea de Lleida Pirineus a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso a la vía 1 de la estación y a posición invertida lo hace a las vías 2 o 4, en función de la posición del desvío 4.
- Aguja 4, dotada de cadena 333, con JCA en el pk 25+950, de la línea de Lleida Pirineus a La Pobla de Segur, que a posición normal permite el acceso a la vía 2 de la estación y a posición invertida lo hace a la vía 4.

#### Trayecto entre Lleida y Balaguer:

- Aguja 41, dotada de cerradura Bouré doble, con JCA en el pk 1+995, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, conjugada con el calce del pk 0/072 de la Vía del triángulo que conecta con la estación de Pla de Vilanova, que a posición normal permite el paso de circulaciones desde/hacia la estación de Balaguer, y a posición invertida permite el acceso a la Vía del triángulo.
- Cartelón LIMITE, situado en el pk 2+463 de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, que marca el punto hasta el que pueden llegar las maniobras de Lleida.

En el citado trayecto existen 17 pasos a nivel automatizados que se detallan a continuación:

Paso a Nivel Km	Tipo Prot.	Par Núm. Señal	Km Pedal	Km Señal	Impar Núm. Señal	Km Señal	Km Pedal	Observaciones
003/529	SLA	28	002/389	002/789	43	004/389	004/789	
004/415	SLA	36	003/275	003/675	53	005/305	005/705	
005/540	SLA	48	004/360	004/760	65	006/400	006/800	
007/830	SLA	74	006/930	007/330	83	008/330	008/730	
008/565	SLA	80	007/665	008/065	91	009/065	009/465	
009/677	SLA	92	008/777	009/177	103 (*)	010/247	010/647	
011/796	SBA	112	010/896	011/296	131	013/050	013/450	Concatenados
012/124	SBA	112	010/896	011/296	131	013/050	013/450	
015/978	SBA	152	014/878	015/278	175	017/405	018/100	Concatenados

Paso a Nivel Km	Tipo Prot.	Par Núm. Señal	Km Pedal	Km Señal	Impar Núm. Señal	Km Señal	Km Pedal	Observaciones
016/286	SBA	152	014/878	015/278	175	017/405	018/100	S
016/630	SBA	152	014/878	015/278	175	017/405	018/100	
017/413	SBA	166	016/238	016/638	183	018/338	018/788	
021/286	SLA	204	020/046	020/446	231	023/072	023/631	Concatenados
022/110	SBA	204	020/046	020/446	231	023/072	023/631	
023/862	SBA	230	022/376	022/942	247	024/730	025/376	
024/861	SLA	238(*)	023/461	023/866	253	025/361	025/761	
02/176	SBA	14	1/092	1/491	31	3/516	3/116	

(\*) Con pantallas de proximidad de señal de Pasos a Nivel.

A 75 metros de cada paso a nivel hay instalado un cartelón informativo en cada sentido de la circulación.

Los PP. a NN dotados de S.B.A. disponen de Mando Local.

Para llamar y recibir llamadas desde las estaciones colaterales abiertas al servicio se utilizará la telefonía móvil.

## 11. PUNTOS DE CONEXIÓN

### Conexión física.

La conexión física se encuentra en el pk 1/927 de la línea que coincide con el límite de propiedad de FGC.

Existe un segundo punto de conexión física a la altura del piquete de entrevías del desvío 41, pk 1/995, de la línea de Lleida a La Pobla de Segur, con la vía del triángulo que conecta con Pla de Vilanova.

### Conexión funcional.

La conexión funcional coincide con el cantón de bloqueo entre Lleida y Balaguer, que es el tramo de línea comprendido entre la señal E3 de la estación de Lleida y la señal E2 de la estación de Balaguer.

## 12. CIRCULACIÓN

### 12.1 Generalidades.

La circulación de los trenes requiere la coordinación entre el personal de Adif, FGC y el de las EEFF intervenientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes en circulación, en el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren. Para ello, el Agente de conducción comunicará al Responsable de Circulación, antes de la salida del tren o durante la marcha, cualquier anomalía que afecte al material rodante y que pueda tener repercusiones para la circulación del tren.

Asimismo, las EEFF serán las responsables de definir los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria de aplicación en cada Red, deberán realizar al tren antes de su puesta en circulación. Por un lado, la normativa aplicable en relación con la carga de vagones y, por otro, los dispositivos de seguridad del material y la composición, estado de rodaje, sistema de frenado y señalización del tren.

## **12.2 Intervención en los procesos de circulación.**

Por parte de Adif el agente responsable de las operaciones de seguridad en la circulación es el Responsable de Circulación de Lleida.

Por parte de FGC la gestión de las operaciones de circulación está bajo la responsabilidad del Responsable de Circulación de Balaguer.

## **12.3 Bloqueo de los trenes.**

Los procesos de circulación de trenes que se desarrolle entre Lleida y Balaguer, se regirán según las normas del BLOQUEO TELEFÓNICO, BT, que se detallan a continuación.

### **12.3.1 Características.**

En el Bloqueo Telefónico la relación de dependencia entre estaciones queda establecida mediante acuerdos bilaterales, telefonemas, entre sus Responsables de Circulación para concertar la circulación de trenes entre ambas. La relación de dependencia es total.

### **12.3. 2. Cómo se asegura.**

Con la petición, concesión de vía y el aviso de llegada de los trenes, por medio de telefonemas.

Cuando un tren se encuentra en el cantón de BT, está protegido por delante y por detrás, porque no se expedirá ningún otro hasta después de su llegada y de haber recibido la concesión telefónica de la vía.

### **12.3. 3. Expedición y paso de los trenes.**

Para que un Responsable de circulación pueda proceder a expedir o dar paso a un tren es preciso que:

- 1º El cantón de bloqueo esté libre de trenes.
- 2º Se pida y conceda la vía para el tren que se vaya a expedir.
- 3º Se haya establecido el itinerario de salida.
- 4º Se dé la orden de marcha.

#### **12.3.4. Petición, concesión y denegación de vía.**

12.3.4.1. El Responsable de Circulación de la estación que tenga que expedir o dar paso a un tren, pedirá la vía al de la estación colateral, por medio del telefonema:

¿Puedo expedir tren \_\_\_\_\_ a las  
\_\_\_\_\_? .

La petición se hará para la hora que se prevea la salida o paso del tren por su estación.

12.3.4.2. El Responsable de Circulación de la estación que reciba la petición de la vía contestará con uno de los telefonemas siguientes:

Expida tren \_\_\_\_\_ .

Detenga tren \_\_\_\_\_ .

12.3.4.3 Cuando el Responsable de Circulación de una estación haya denegado la vía para un tren, y tan pronto cambien las circunstancias que motivaron la decisión, avisará verbalmente a su corresponsal, diciendo:

Ya puede pedir vía.

#### **12.3.5 Orden de marcha.**

Se dará al Maquinista de la siguiente forma:

- **Trenes directos.**

Con la orden de la señal de salida y la señal de paso.

- **Trenes parados.**

Con la orden de la señal de salida y la señal de marche el tren.

#### **12.3.6 Aviso de llegada.**

Inmediatamente después de la llegada de un tren a una estación o de su paso por la misma, el Responsable de Circulación de la estación se asegurará de que:

- Ha llegado o pasado completo.
- Está protegido por la señal de entrada.

Seguidamente, cursará al Responsable de Circulación de la estación anterior abierta, el aviso de llegada por el siguiente telefonema:

Llegó tren \_\_\_\_\_.

#### **12.3.7 Anulación de la petición de vía.**

12.3.7.1. Antes de anular la petición de vía para un tren directo, se adoptarán las medidas necesarias para detenerlo.

12.3.7.2. Cuando sea necesario, se anulará la petición de la vía cursando el telefonema siguiente:

Anulo petición de vía para tren

\_\_\_\_\_.

#### **12.4 Ocupación del cantón por una maniobra.**

El Responsable de circulación que estando el cantón libre de trenes deba ocuparlo con una maniobra cursará a su colateral el siguiente telefonema:

Solicito ocupar cantón para maniobra hasta el pk \_\_\_\_\_.

El Responsable de circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con el siguiente:

Conforme con la ocupación del cantón para maniobra hasta el pk

\_\_\_\_\_.

Cuando la maniobra se haya apartado en la estación de origen, el Responsable de circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema:

Cantón libre por apartado de maniobra.

#### **12.4.1 Maniobra que afecta al cantón de bloqueo y a la aguja 41.**

Se seguirán las mismas prescripciones que para la ocupación del cantón por una maniobra, completando los telefonemas los telefonemas del punto 12.4 con la mención "...para circular a través del desvío 41".

El cantón se considerará libre con el apartado de la maniobra en la vía del triángulo, o en la estación de Lleida según corresponda, y la normalización del desvío 41.

Para circular a través del desvío 41, el Responsable de Circulación de Lleida se atendrá a la Consigna en vigor que regule su utilización.

#### **12.5 Ocupación del cantón por un tren en régimen de lanzadera (servicios parciales a Apeaderos del trayecto).**

El Responsable de circulación que, estando el cantón libre de trenes, deba expedir un tren en régimen de lanzadera a uno de los Apeaderos del trayecto, cursará a su colateral el siguiente telefonema:

Solicito ocupar el cantón para circulación de tren \_\_\_\_\_ en régimen de lanzadera hasta \_\_\_\_\_(nombre del Apeadero)\_\_\_\_\_.

El Responsable de circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con el siguiente:

Conforme con la ocupación del cantón para circulación de tren \_\_\_\_\_ en régimen de lanzadera hasta \_\_\_\_\_(nombre del Apeadero)\_\_\_\_\_.

El Responsable de circulación que inició el proceso de ocupación del cantón, notificará al Maquinista del tren lo siguiente:

Circulará como tren \_\_\_\_\_ hasta el Apeadero de \_\_\_\_\_ y como tren \_\_\_\_\_ desde el Apeadero de \_\_\_\_\_ hasta \_\_\_\_\_.

El Responsable de Circulación que expida un tren en régimen de lanzadera hasta uno de los Apeaderos existentes deberá, en su caso, comunicar al Maquinista que pasos a nivel tendrá que considerar como desprotegidos en el recorrido de vuelta a la estación de origen mediante la siguiente notificación:

Considerará los pasos a nivel de los pk \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ desprotegidos, poniéndose en condiciones de parar ante ellos, sin rebasarlos hasta que se hayan adoptado las medidas de seguridad suficientes.

Cuando el tren se haya apartado en la estación de origen, el Responsable de circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema:

Cantón libre por apartado de lanzadera.

## **12.6 Prescripciones para el cierre de la estación de Balaguer.**

Cuando sea la hora señalada para el cierre, con el cantón libre de trenes y si nada se opone, el Responsable de circulación de Balaguer cursará al Responsable de circulación de Lleida el siguiente telefonema:

¿Puedo cerrar?

El Responsable de circulación de Lleida contestará con uno de los siguientes según corresponda:

Cierre.

Permanezca en servicio.

Autorizado el cierre, el Responsable de circulación de Balaguer:

- Dejará las señales, agujas y demás dispositivos, en la posición que determine la Consigna de la estación.
- Inscribirá en el Libro de bloqueo la nota:

Cerrada a las \_\_\_\_\_.

### **12.7 Prescripciones para la apertura de la estación de Balaguer.**

Cuando sea la hora señalada para la apertura y con el cantón libre de trenes, el Responsable de circulación de Balaguer cursará al Responsable de circulación de Lleida el siguiente telefonema:

Reanudo el servicio.

El Responsable de circulación de Lleida contestará con el siguiente:

Conforme con su incorporación al servicio.

Una vez cursados los telefonemas anteriores, el Responsable de circulación de Balaguer dispondrá las señales, agujas y demás dispositivos en la posición que determine la Consigna de la estación.

## **13. TRABAJOS Y PRUEBAS**

Quedan sometidos a las prescripciones de este punto, los trabajos en la infraestructura, superestructura y en las instalaciones de seguridad, que se realicen en la "Zona de peligro para los trabajos" que no sean compatibles con la circulación de trenes de forma simultánea y los que aun realizándose fuera de esta zona, pudieran invadirla incluso de manera puntual con algún elemento móvil o durante la realización de movimientos.

Se entenderá como "Zona de peligro para los trabajos", el espacio alrededor de la vía en el que una persona, material o equipo pueden ser arrollados por un vehículo ferroviario, o ser puestos en peligro por la corriente de aire que genera su circulación. Dicha zona comprende la vía y los espacios situados entre la cara externa de la cabeza del carril y una línea paralela situada a 2 metros de la misma, a ambos lados de la vía.

Se entenderá como "Zona de riesgo para los trabajos", a la comprendida entre la "zona de peligro para los trabajos" y la "zona de seguridad para los trabajos".

Se entenderá como "Zona de seguridad para los trabajos", los espacios situados a más de 3 metros de distancia del borde exterior de la cabeza del carril, a ambos lados de la vía.

Cuando deban realizarse trabajos en las instalaciones ferroviarias o en sus inmediaciones que precisen la suspensión de la circulación por la línea de

conexión, el Responsable de circulación de Lleida y el Responsable de circulación de Balaguer, antes de autorizar los mismos, se coordinarán entre sí, indicando el tiempo previsto de suspensión de la circulación.

Cada Administrador de Infraestructura deberá respetar en la realización de dichos trabajos los límites establecidos en el punto 11. PUNTOS DE CONEXIÓN, para no rebasarlos en ningún caso.

Los vehículos que se empleen en la realización de los trabajos deberán estar debidamente homologados según la normativa en vigor en cada uno de los Administradores.

Los procesos para la realización de trabajos en la vía entre Lleida y Balaguer, se regirán por el Sistema trabajos en intervalo de liberación por tiempo o por el Sistema de Interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada o EVB.

### **13.1 Sistema trabajos en intervalo de liberación por tiempo.**

#### **13.1.1. Características.**

Es el sistema utilizado para realizar trabajos en la "Zona de peligro para los trabajos" con herramientas manuales que, por su naturaleza y facilidad de retirada, no obliguen a aplicar el sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada (EVB).

Se considera herramienta manual todo utensilio que por su peso, manejo, ausencia de fijación mecánica al armamento de la vía o rodadura sobre los carriles, etc., pueda retirarse de la misma en tiempo oportuno por la persona que la maneja.

Los trabajos se realizan aprovechando los intervalos de tiempo libres de trenes entre dos circulaciones programadas sucesivas, por el trayecto y vía afectados, que garantizan los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales abiertas.

#### **13.1.2 Condiciones de aplicación.**

13.1.2.1 Para la realización de estos trabajos es imprescindible que las estaciones que delimitan el trayecto afectado se encuentren abiertas.

13.1.2.2 El tiempo máximo a conceder para la realización de trabajos en intervalo de liberación por tiempo, será el disponible sin circulación de trenes entre dos circulaciones programadas sucesivas.

13.1.2.3 El trayecto deberá estar libre de trenes.

13.1.2.4 No obstante, al tratarse de un trayecto operado con un sistema de bloqueo de cantón único, Bloqueo telefónico, podrá establecerse el intervalo de liberación por tiempo desde el momento del paso del tren por el punto de

realización de los trabajos hasta la hora prevista de salida o paso de la siguiente circulación por una de las dos estaciones colaterales del trayecto.

13.1.2.5 Para la realización de estos trabajos es imprescindible la presencia permanente de un Encargado de trabajos o alternativamente de un Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos. Esta segunda opción solo es válida en el caso de que por su contenido tecnológico, los trabajos deban de ser realizados, controlados, dirigidos y supervisados por personal especializado que garantice la calidad y consistencia de los mismos y certifique su finalización y las condiciones en las que se deja la vía y las instalaciones antes de restablecer la circulación de trenes.

13.1.2.6 El procedimiento operativo para que el Responsable técnico de los trabajos comunique al Piloto de seguridad la finalización de los trabajos y las condiciones en las que se deja la vía y las instalaciones antes de restablecer la circulación de trenes, debe estar contemplada en los SGS de los AI.

13.1.2.7 El Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos deberá disponer, en el tajo, de un medio de comunicación con el Responsable de Circulación de una de las estaciones.

13.1.2.8 El Encargado de trabajos o el Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos deberá disponer de autorización previa del Responsable de Circulación de una de las dos estaciones colaterales, quién fijará el tiempo de ocupación de la vía.

13.1.2.9 Salvo en casos estrictamente justificados, el Responsable de Circulación que autorice los trabajos no podrá alterar la hora efectiva de inicio de éstos, ni el Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos, la hora efectiva de terminación.

13.1.2.10 Cuando en el trayecto se realicen trabajos de naturaleza diferente o situados en puntos alejados, todos ellos se considerarán independientes y dispondrán de un Encargado de Trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos en cada uno.

### **13.1.3 Establecimiento con el trayecto libre de trenes**

#### **13.1.3.1 Solicitud de autorización.**

Antes de iniciar los trabajos, el Encargado o el Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos de los mismos cursará al Responsable de Circulación de una de los estaciones colaterales el telefonema siguiente:

Solicito intervalo de liberación por tiempo en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ hasta las \_\_\_\_\_.

### 13.1.3.2 Autorización de los trabajos.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema de solicitud:

- Dispondrá las señales de salida hacia el trayecto solicitado ordenando parada.
- Impedirá, en su caso, el establecimiento de itinerarios hacia la vía donde se realicen los trabajos.

Los Responsables de Circulación de las estaciones que limitan los trabajos se asegurarán de que el último tren que circuló por el trayecto y vía afectada lo ha liberado y, comprobada la coincidencia entre el expedido y el recibido, y por tanto la liberación de la vía correspondiente, el Responsable de Circulación que recibió el telefonema de solicitud fijará el plazo límite para la ocupación de la vía, que será como máximo la hora prevista de salida o paso de la siguiente circulación por una de las dos estaciones colaterales del trayecto afectado.

A continuación, cursará al Encargado de trabajos el telefonema siguiente:

Concedido intervalo de liberación por tiempo en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ hasta las \_\_\_\_\_.

### 13.1.4 Establecimiento con el trayecto ocupado

De concederse el intervalo de liberación por tiempo desde el momento del paso de un tren por el punto de realización de los trabajos, el Encargado de los mismos y, previamente a su solicitud al Responsable de circulación que expidió el tren, se informará del tren en marcha y comprobará el paso de éste por el punto kilométrico de realización de los trabajos. A continuación solicitará autorización al Responsable de Circulación que expidió el tren mediante el telefonema de solicitud recogido en el punto 13.1.3.1, incluyendo el texto:

Tren \_\_\_\_\_ pasó por el km \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_.

El Responsable de circulación que lo reciba cursará al Encargado de los trabajos o al Piloto de seguridad para concertar trabajos el telefonema recogido en el punto 13.1.3.2.

Además informará verbalmente a su colateral del establecimiento de un intervalo de liberación por tiempo y de la hora en que este finalizará.

### 13.1.3.3 Protección de los trabajos.

Los Responsables de Circulación de ambas estaciones cerrarán las señales de salida que dan acceso al trayecto y, aprovechando al máximo las instalaciones y, si lo permiten, establecerán todas las medidas adicionales conducentes a impedir el acceso de trenes o maniobras al trayecto donde están concedidos los trabajos.

Al carecer el trayecto de circuitos de vía, el Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos, una vez autorizado para realizarlos, y antes de su inicio, instalará señales portátiles de parada a una distancia mínima de 500 metros del tajo, por ambas cabeceras del tajo.

#### **13.1.3.4 Restablecimiento.**

13.1.3.4.1 Finalizado el plazo de ocupación autorizado, y una vez retirado el personal y herramientas de la vía, el Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos retirará, las señales portátiles de parada. A continuación, cursará al Responsable de Circulación el telefonema siguiente:

Finalizado el intervalo de liberación por tiempo del km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.

Este mismo telefonema se utilizará para anular el intervalo previsto, en el caso de no haberse iniciado los trabajos previstos.

13.1.3.4.2 Si por causas excepcionales fuera necesario restablecer la circulación antes de vencer el plazo de ocupación previsto, el Responsable de Circulación que concedió los trabajos, lo pondrá en comunicación del Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos. Éste procederá como se indica en el punto anterior y comunicará al Responsable de Circulación la finalización del intervalo de liberación por tiempo cursándole el telefonema anterior.

13.1.3.4.3 Si finalizado el plazo de ocupación autorizado, el Encargado de trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos no pudiera asegurar la retirada efectiva del personal y de los elementos indicados en el primer punto, mantendrá la protección normal del tajo e informará al Responsable de Circulación, que considerará la vía interceptada.

13.1.3.4.4 En caso de fallo de la comunicación entre ambos, una vez finalizado el plazo de ocupación, el Encargado de Trabajos o Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos ordenará la retirada del personal y de las herramientas. El Responsable de Circulación de la estación que deba expedir un tren, lo hará cursando al Maquinista el telefonema siguiente:

Circulará con marcha a la vista al paso por el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ por trabajos en intervalo de liberación por \_\_\_\_\_.

tiempo no restablecido.

Se mantendrá esta notificación a todos los trenes que se expidan al trayecto hasta que el Encargado de los trabajos o el Piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos transmita el telefonema de finalización de los mismos.

### **13.2 Sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada.**

#### **13.2.1 Características.**

**13.2.1.1** Es el sistema utilizado para realizar trabajos en la "Zona de peligro para los trabajos" con herramientas, maquinaria o trenes de trabajos que por su naturaleza no pueden retirarse de la misma en tiempo oportuno por la persona que las maneja, lo que obliga a interrumpir la circulación de trenes por la vía afectada. También es usado para la circulación de trenes de pruebas.

**13.2.1.2** Los trabajos se realizan sobre la vía libre de circulaciones, que su Responsable de Circulación pone temporalmente a cargo del Encargado de trabajos o de pruebas hasta su devolución.

#### **13.2.2 Condiciones de aplicación.**

**13.2.2.1.** La EVB se aplica a los trabajos que se realicen en el trayecto comprendido entre dos estaciones abiertas.

**13.2.2.2** El trayecto deberá estar libre de trenes.

**13.2.2.3** El Encargado de trabajos o de pruebas deberá disponer en el tajo o zona de pruebas, de comunicación telefónica con el Responsable de Circulación de una de las estaciones colaterales.

**13.2.2.4** Habrá un Encargado de trabajos o pruebas para todo el trayecto.

**13.2.2.5** Se podrán realizar diferentes trabajos en el trayecto, estando la concertación y coordinación a cargo de un mismo Encargado de trabajos al que se le concedió la EVB, respetando la hora de comienzo y finalización concedidos.

**13.2.2.6** En EVB en las que se realicen trabajos sin trenes de trabajos, los Responsables de Circulación protegerán el acceso de circulaciones cerrando las señales de salida de su estación y los Encargados de Trabajos instalando señales portátiles de parada a una distancia mínima de 500 metros por ambas cabeceras del tajo.

#### **13.2.3 Establecimiento.**

### 13.2.3.1 Solicitud de EVB.

El Encargado de trabajos o pruebas cursará al Responsable de Circulación de una de las dos estaciones colaterales el telefonema siguiente:

Solicito EVB para \_\_\_\_ (trabajos/pruebas) \_\_\_\_ entre \_\_\_\_ (estación) \_\_\_\_ y \_\_\_\_ (estación) \_\_\_\_ hasta las \_\_\_\_.

### 13.2.3.2 Concesión de la EVB.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, cursará a su colateral el siguiente:

Solicitada EVB para \_\_\_\_ (trabajos/pruebas) \_\_\_\_ hasta las \_\_\_\_ .  
Último tren fue el \_\_\_\_ , \_\_\_\_ (expedido/recibido) \_\_\_\_ a las \_\_\_\_.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior contestará con el siguiente:

Conforme con la EVB para \_\_\_\_ (trabajos/pruebas) \_\_\_\_ hasta las \_\_\_\_.  
Último tren fue el \_\_\_\_ , \_\_\_\_ (expedido/recibido) \_\_\_\_ a las \_\_\_\_.

Una vez recibido este telefonema, comprobará la coincidencia con el expedido y por tanto la liberación de la vía. El Responsable de Circulación que recibió el telefonema anterior contestará al Encargado de trabajos o pruebas con el siguiente:

Concedida EVB para \_\_\_\_ (trabajos/pruebas) \_\_\_\_ entre  
\_\_\_\_ (estación) \_\_\_\_ y \_\_\_\_ (estación) \_\_\_\_ hasta las » \_\_\_\_.

### 13.2.3.3 Gestión de la EVB.

A partir de la concesión de la EVB, el Encargado de trabajos o pruebas tendrá el trayecto a su cargo.

### 13.2.4 Prescripciones de circulación.

**13.2.4.1** Los trenes de trabajos o pruebas que circulen al amparo de la EVB podrán ser expedidos desde cualquiera de las dos estaciones que limitan el trayecto. Podrán efectuar paradas, y retroceder en plena vía.

**13.2.4.2** Los trenes de trabajos o pruebas podrán apartarse en cualquiera de las estaciones que limitan el trayecto.

**13.2.4.3** Para proceder a la expedición o apartado de un tren de trabajos o pruebas en una estación:

- El Encargado de los mismos solicitará autorización verbal al Responsable de Circulación de la estación para realizar los movimientos de entrada o salida de material. Deberá indicar claramente las vías de origen y destino del tren de trabajos.
- El Responsable de Circulació de la estación, establecerá el itinerario solicitado y si fuese posible hará uso de la apertura de la señal con la indicación de rebase autorizado. En caso contrario autorizará el rebase de la misma al Maquinista.

**13.2.4.4** Para la salida y entrada de los trenes de trabajo hacia/desde el trayecto afectado, bastará con la orden de la señal de salida/entrada o la autorización de rebase del Responsable de Circulación al Maquinista en los casos en los que no sea posible su apertura.

**13.2.4.5** El Responsable de Circulación, durante la aplicación de la EVB deberá cumplir las siguientes prescripciones:

- a) Mantendrá cerradas las señales de entrada y salida hacia y desde las vías afectadas.
- b) Cuando sea necesario establecer un itinerario en el tramo de vía concedido para los trabajos, la apertura de las señales de entrada o salida de las estaciones, se realizará exclusivamente con la indicación de Rebase Autorizado y, si ello no es posible, se autorizará su rebase.
- c) En el caso de pruebas, las Consignas editadas por los AI podrán determinar las indicaciones de las señales fijas en cada caso para la necesaria realización de las mismas.

**13.2.4.6** El Encargado de trabajos o de pruebas, durante la aplicación de la EVB:

- a) Coordinará con el Responsable de Circulación la expedición de los trenes hacia o desde el trayecto afectado y su eventual apartado.
- b) Será el responsable de dar instrucciones al Maquinista en cuanto a las operaciones a realizar, paradas, movimientos de avance o retroceso y condiciones de circulación en la EVB.

c) Coordinará las operaciones de cierre de los PN servidos, a pie de paso.

**13.2.4.7** El Maquinista, durante la aplicación de la EVB:

- a) Se atenderá a las instrucciones del Responsable de Circulación sobre los rebases de las señales.
- b) Se atenderá a las instrucciones del Encargado de trabajos o de pruebas sobre las operaciones a realizar, paradas, movimientos de avance o retroceso y condiciones de circulación en la EVB.
- c) Respetará la orden de todas las señales. Para las pruebas se atenderá a lo dispuesto en la correspondiente Consigna y a las instrucciones del Encargado de pruebas.

**13.2.5 Restablecimiento.**

**13.2.5.1** Finalizado el plazo de ocupación autorizado, retirado el personal, equipos y herramientas de la vía y garantizado el apartado de los trenes intervinientes, el Encargado de trabajos o pruebas retirará, en su caso, los elementos de protección de los trabajos. A Continuación, cursará al Responsable de Circulación de la estación que concedió la EVB, el telefonema siguiente:

Queda libre la vía entre \_\_\_\_\_(estación)\_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_(estación)\_\_\_\_\_. Puede reanudarse la circulación en condiciones normales [o con las condiciones y/o limitaciones siguientes: \_\_\_\_\_].

**13.2.5.2** El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior cursará a su colateral el siguiente:

Finalizada la EVB. Se restablece la circulación con BT.

El Responsable de Circulación de la estación colateral que reciba el telefonema anterior contestará con el siguiente:

Conforme con la finalización de la EVB y con el restablecimiento de la circulación con BT.

**13.2.6 Anulación de una solicitud de EVB.**

13.2.6.1 Una vez concedida la EVB, podrá ser anulada por el Encargado de trabajos, después de comprobar que ninguno de los trenes ha accedido a la vía y que no se han comenzado los trabajos. Para ello cursará al Responsable de Circulación el telefonema siguiente:

Anulo solicitud de EVB de \_\_\_\_\_(estación)\_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_(estación)\_\_\_\_\_ a que se refiere mi telefonema nº \_\_\_\_\_.

13.2.6.2 Se considerará anulada la solicitud de EVB cuando los Responsables de circulación adecuando los telefonemas previstos en el punto 13.2.5.2 los cursen sustituyendo las palabras "finalizada" y "finalización" por "anulada" y "anulación".

### **13.2.7 Montaje y desmontaje de vehículos en plena vía.**

El movimiento de máquinas aptas para ser encarriladas en plena vía se iniciará, preferentemente, desde una de las estaciones colaterales del trayecto, de acuerdo a las prescripciones establecidas por cada AI. Cuando sea necesario su acceso o retirada en un punto kilométrico de plena vía, en la programación de los trabajos se recogerá esta circunstancia y será incluido en los telefonemas de establecimiento y restablecimiento.

El Encargado de trabajos, deberá tener en cuenta el lugar de acceso de los vehículos a la vía, para, en su caso, solicitar el régimen de interrupción de la circulación en las vías que estuvieran afectadas por la entrada y/o salida de los vehículos. Además, se asegurará de que todos los vehículos están debidamente autorizados para su montaje/desmontaje en plena vía y para su circulación por el cantón de trabajos. También se asegurará de que se efectúen correctamente las operaciones de montaje/desmontaje de los mismos, y que estos queden debidamente apartados y asegurados fuera de la zona exterior al gálibo de la vía, tanto antes como después de la realización de los trabajos.

Los vehículos que deban ser montados en plena vía cumplirán las normas de homologación que cada Administrador tenga establecidas en su ámbito.

## **14. ANORMALIDADES**

### **14.1 Rebase de una señal que ordene parada.**

Si una señal ordena parada y es necesario que un tren o maniobra reanude la marcha, el agente que la tenga a su cargo, si nada se opone, autorizará al Maquinista, una vez detenido ante ella, el rebase de la misma mediante el siguiente telefonema:

Autorizo al Maquinista del tren a rebasar la señal \_\_\_\_\_(clase)\_\_\_\_\_ número \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_(LLeida o Balaguer) con \_\_\_\_\_(condiciones para su rebaso).

rebase) \_\_\_\_\_ .

Estos telefonemas se registrarán en el Libro de Bloqueo.

Cuando el rebase no pueda autorizarse por el procedimiento anteriormente indicado, se entregará al Maquinista el Boletín de autorización de rebase.

En la autorización de rebase de una señal, se podrán incluir dos o más señales, siempre que estén directamente relacionadas (señal de entrada-señal de retroceso, señales interiores y de salida sucesivas de una misma dependencia, etc.)

#### **14.2 Rebase indebido de una señal de parada.**

Cuando un tren rebase una señal de parada, incluso cuando sea por cambio intempestivo de su indicación, el Maquinista efectuará detención inmediata, informará del rebase al Responsable de Circulación que la tenga a su cargo y se atenderá a sus instrucciones. Cuando se trate de señales de salida, la orden de reanudar la marcha se dará mediante el telefonema siguiente:

Puede reanudar la marcha a la estación de \_\_\_\_\_, con \_\_\_\_\_ (condiciones específicas de circulación) \_\_\_\_\_.

#### **14.3 Retroceso de los trenes.**

Como norma general, ningún tren podrá retroceder por iniciativa del Maquinista, excepto en los siguientes casos:

- Retroceso de la primera parte de un tren fraccionado para unirse a la segunda, cuando ésta esté detenida.
- Cuando los trenes o las personas a bordo, se encuentren ante un peligro inminente (incendio, inundación por una gran avenida de agua, desprendimiento de tierras, aludes sobre el tren, etc.), el Agente de conducción podrá retroceder el espacio preciso para evitar el peligro.

El retroceso se efectuará con la mayor precaución y a velocidad muy reducida, comunicándolo previamente al Responsable de Circulación de una de las estaciones.

##### **14.3.1 Solicitud y orden de retroceso.**

Cuando sea necesario que un tren detenido en plena vía retroceda hasta la estación anterior, el Maquinista solicitará autorización mediante el telefonema:

Tren detenido en el km \_\_\_\_\_, entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_. Solicito autorización de retroceso.

Una vez recibida la petición, el Responsable de Circulación cerrará las señales de salida hacia la vía ocupada por el tren. Comprobará que no hay ninguna maniobra autorizada, ni trabajos concedidos, o que estos se han apartado.

Sólo el Responsable de Circulación de la estación a la que va a dirigirse el tren en su retroceso, está facultado para autorizarlo. Tal y como se indica en el punto 10. INSTALACIONES de la presente Consigna, en el trayecto entre Lleida y Balaguer existen 17 pasos a nivel, por lo que el telefonema que el Responsable de circulación de la estación de detrás, único facultado para ordenar o autorizar el retroceso de un tren. Realizadas las comprobaciones anteriores, cursará al Maquinista el telefonema:

Retroceda el tren hasta \_\_\_\_\_(estación de detrás)\_\_\_\_\_. Considerará todos los pasos a nivel desde el punto de retroceso hasta \_\_\_\_\_(estación de detrás)\_\_\_\_\_ desprotegidos.

El Maquinista al que se le notifique que un PN está sin protección, procederá a detenerse ante el mismo y reanudará marcha cuando se haya adoptado las medidas de seguridad suficientes, a la vista de las circunstancias.

Se podrá ordenar al Maquinista de un tren detenido retroceder a la estación anterior, sin que exista previa solicitud por su parte. La orden será dada por el Responsable de Circulación de la estación a la que va a retroceder mediante el telefonema anterior.

Una vez el tren al que se autorizó u ordenó el retroceso lo haya efectuado, el Responsable de Circulación de la estación correspondiente informará a su colateral.

#### **14.3.2 Prescripciones de circulación.**

Para la entrada en las estaciones, el Maquinista, se atenderá a lo que ordene la señal avanzada, salvo que ordene parada, en cuyo caso procederá como si diera la indicación de anuncio de parada y respetará la indicación de la señal de entrada.

En el caso de retroceso de trenes de material convencional, si el Maquinista que dirige la marcha no pudiera percibir la indicación de las señales desde la cabina de conducción, en el telefonema de autorización de retroceso se incluirá igualmente la autorización de estacionamiento en la estación de apartado.

Queda prohibido el retroceso de un tren de material convencional empujado al existir en el trayecto pasos a nivel automáticos, salvo en el caso de que pueda situarse personal habilitado conocedor de la infraestructura en cabeza en el

sentido del movimiento, que garantice la detención del tren ante el PN sin rebasarlo, si estuviera sin protección.

Hasta que el tren que fue autorizado u ordenado retroceder no se encuentre apartado en la estación, no se autorizará ningún movimiento de trenes hacia el trayecto afectado, salvo que el retroceso sea innecesario y se autorice al Maquinista a continuar la marcha.

#### **14.3.3 Anulación de la solicitud u orden de retroceso.**

Para que el tren al que se le autorizo u ordenó el retroceso pueda continuar la marcha hacia la estación siguiente, por desaparecer las causas que lo motivaron, será necesario que el Maquinista entre en comunicación con el Responsable de Circulación que le autorizó u ordenó el retroceso, para solicitar la anulación del retroceso y que le autorice la reanudación de la marcha mediante el siguiente telefonema:

Tren detenido en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.  
Anulo solicitud de retroceso y solicito autorización para reanudar la marcha.

El Responsable de Circulación que recibe el telefonema (es el que expidió el tren), solicitará a su colateral autorización de reanudación de marcha mediante el telefonema:

Tren detenido en el km \_\_\_\_\_ anula solicitud de retroceso.  
¿Puedo autorizar la reanudación de la marcha?

El Responsable de Circulación al que deba dirigirse el tren, si no hay ninguna maniobra autorizada, ni trabajos concedidos o estos se han apartado, ni causa que lo impida, contestará a su colateral según proceda:

Autorice la reanudación de la marcha a Tren \_\_\_\_\_ detenido en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.

Cuando no se cumplan los requisitos anteriores, contestará:

Deniegue reanudación de marcha a Tren \_\_\_\_\_ detenido en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.

El Responsable de Circulación que autorizó u ordenó el retroceso, recibido el telefonema de autorización de reanudación de la marcha, cursará al Maquinista el siguiente telefonema:

Tren \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ (autorizado, ordenado) \_\_\_\_\_ a retroceder a \_\_\_\_\_ puede reanudar la marcha hacia la estación de \_\_\_\_\_ con \_\_\_\_\_ (condiciones de circulación) \_\_\_\_\_.

Recibido este telefonema, el Maquinista considerará anulada la autorización u orden de retroceso, y reanudará la marcha en las condiciones señaladas hasta la estación inmediata.

Cuando llegue a la estación siguiente, el Responsable de Circulación comunicará la anulación del retroceso a su colateral mediante el telefonema:

Tren \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ (autorizado, ordenado) \_\_\_\_\_ a retroceder por esa estación, ha quedado apartado en \_\_\_\_\_.

#### **14.4 Socorro a un tren detenido en plena vía.**

##### **14.4.1 Petición de socorro.**

El Maquinista de un tren detenido en plena vía que tenga que solicitar socorro por avería o accidente que impida continuar la marcha, cursará el telefonema:

Tren \_\_\_\_\_ detenido en el km \_\_\_\_ (situación de la cabeza del tren) \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ por \_\_\_\_ (avería, accidente) \_\_\_\_\_ solicito socorro.

Cursado este telefonema, el Maquinista no podrá reanudar la marcha hasta que lo autorice expresamente uno de los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales.

El Responsable de Circulación que reciba la petición de socorro no expedirá trenes por la vía afectada. Además, informará de la misma al Responsable de Circulación de la estación colateral y le transmitirá el siguiente telefonema.

Tren \_\_\_\_\_ detenido en el km \_\_\_\_ (situación de la cabeza del tren) \_\_\_\_\_ solicita socorro.

El Maquinista, cuando lo ordene el Responsable de Circulación, por imprecisión en la localización del punto de detención del tren, por falta de visibilidad o anormalidad en las señales del tren, colocará señales de parada a mano en las proximidades del mismo por el lado donde espere los medios de socorro.

##### **14.4.2 Gestión de los medios de socorro.**

Se hará por cualquiera de las estaciones colaterales al lugar de detención o por ambas.

Para identificar la posición del tren se utilizará como referencia el punto kilométrico donde se encuentre la cabeza, y en función de su longitud y del sentido ascendente o descendente de la kilometración, se obtendrá el de su cola.

Cuando no sea posible comunicar con el Maquinista y, si las circunstancias lo aconsejan, el Responsable de Circulación de la estación que expidió el tren podrá disponer el envío de medios de socorro aunque no se haya recibido petición del Maquinista.

El Responsable de Circulación que vaya a expedir un medio de socorro, comprobará previamente que la parte de vía entre la estación de expedición y el punto kilométrico está libre de trenes, e informará a su colateral con el siguiente telefonema:

Sale tren \_\_\_\_\_ para socorrer a tren \_\_\_\_\_ detenido en el km  
\_\_\_\_\_.

Una vez apartado el tren en una estación, el Responsable de Circulación de la misma informará a su colateral por telefonema.

En ausencia de comunicación telefónica entre los Responsables de Circulación de las dos estaciones colaterales, cada uno de ellos podrá autorizar la circulación de medios de socorro entre su estación y el punto kilométrico. En este caso, el medio de socorro solo podrá regresar a la estación que lo expidió, salvo que se modifiquen por telefonema las condiciones de la expedición del socorro. Tan pronto como sea posible, se lo comunicará a su colateral por telefonema.

Los telefonemas recogidos en esta sección serán registrados por los Responsables de Circulación en el Libro de Bloqueo.

#### **14.4.3 Expedición de los medios de socorro.**

El Responsable de Circulación que deba expedir medios de socorro motificará al Maquinista de éstos, lo siguiente:

a) Si el tren detenido está localizado:

Socorro a tren \_\_\_\_\_ [a la segunda parte de tren \_\_\_\_\_] detenido en el km \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_. Circulará sin exceder de 40 km/h desde \_\_\_\_\_ (estación anterior) \_\_\_\_\_ y además, desde el km \_\_\_\_\_ (3 km antes del punto donde se encuentre la cabeza o cola del tren detenido) \_\_\_\_\_ con marcha a la vista y con \_\_\_\_\_ (instrucciones y otras condiciones de circulación) \_\_\_\_\_.

b) Si el tren detenido no está localizado:

Socorro a tren \_\_\_\_\_ entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_. Circulará con marcha a la vista y sin exceder de 40 km/h hasta su localización y con \_\_\_\_\_ (instrucciones y otras condiciones de circulación)\_\_\_\_\_.

Además, entre las instrucciones notificadas al Maquinista del socorro incluirá las autorizaciones de avance y retroceso, para que proceda en consecuencia una vez haya llegado al punto kilométrico.

Dará la orden de marcha. Cuando la señal de salida no pueda autorizar el movimiento, se utilizará la orden de rebase autorizado o se autorizará su rebase.

#### **14.4.4 Anulación de la petición de socorro.**

Si desaparecieran las causas que motivaron la petición de socorro, el Maquinista anulará dicha petición y solicitará autorización para reanudar la marcha, mediante el telefonema:

Anulo petición de socorro que hice por telefonema núm. \_\_\_\_\_. Solicito autorización para reanudar la marcha (o retroceder) a la estación de \_\_\_\_\_.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior cursará a su colateral el siguiente:

Tren \_\_\_\_\_ que solicitó socorro, pide autorización para reanudar la marcha (o retroceder) a la estación de \_\_\_\_\_. Ruego conformidad.

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior cursará a su colateral,

en función de las circunstancias, uno de los siguientes:

Puede reanudar la marcha (o retroceder) a la estación de \_\_\_\_\_.

Mantenga tren \_\_\_\_\_ detenido en el km \_\_\_\_\_ por \_\_\_\_\_(causas)\_\_\_\_\_.

El Responsable de circulación que reciba uno de estos telefonemas, cursará al Maquinista el mismo telefonema para que reanude marcha o permanezca detenido.

## **14.5 Anormalidades en los pasos a nivel.**

### **14.5.1 Aplicación.**

Las prescripciones descritas a continuación se refieren a los PN de protección automática, a los enclavados cuando no funcionan los dispositivos de protección, y a los que por avería disponen de personal a pie de paso.

### **14.5.2 Averías en Paso a Nivel.**

Cuando un PN automático o enclavado quede sin tensión, tenga rotas las semibarreras o apagadas las señales destellantes a la carretera, el Responsable de Circulación dispondrá el envío al PN de personal habilitado, con objeto de hacerse cargo del mismo. Se notificará a los Maquinistas que el PN se encuentra sin protección hasta su reparación.

### **14.5.3 Notificación al Maquinista.**

El Responsable de Circulación que tenga que expedir, dar paso o autorizar el retroceso a un tren hacia un trayecto en el que exista algún PN sin protección, notificará al Maquinista lo siguiente:

Paso a nivel \_\_\_\_\_ (estación, km) \_\_\_\_\_ sin protección.

El Maquinista no los rebasará hasta que se hayan adoptado las medidas de seguridad suficientes, a la vista de las circunstancias.

Si el PN es de protección automática y no funcionan los dispositivos de protección, procederá de idéntica forma, teniendo en cuenta que, para poder autorizar el retroceso de un tren, es necesario situar en cabeza del tren en el sentido del movimiento a una persona habilitada para realizar maniobras y, en su caso, actuar sobre los elementos de protección del PN para adoptar las medidas de seguridad necesarias.

Si el tren no tuviera parada prescrita, se asegurará la parada accidental para hacer esta notificación.

El aviso al personal de FGC encargado de reparar la avería, lo efectuará el Responsable de circulación de Balaguer.

## **14.6 Defectos en la vía o en la infraestructura.**

El Responsable de circulación que sea conocedor de algún defecto en la vía o en la infraestructura, lo pondrá en conocimiento del Responsable de circulación

colateral para, en su caso, poder notificar la posible limitación temporal de velocidad establecida por el servicio de mantenimiento correspondiente.

En caso de que un Maquinista detecte algún defecto en la vía o en la infraestructura, lo pondrá en conocimiento del Responsable de circulación de la estación a la que se dirija, para que, en cumplimiento del párrafo anterior, lo ponga en conocimiento del Responsable de circulación colateral.

El aviso al personal de cada ámbito encargado de la reparación de la vía, lo efectuará el Responsable de circulación del ámbito correspondiente.

## **15. INCIDENTES Y ACCIDENTES**

En caso de incidente o accidente que afecte a la circulación por el tramo de conexión entre Adif y FGC, se aplicarán las reglas y disposiciones previstas para cada uno de los gestores de infraestructuras en cada una de sus reglamentaciones (Instrucciones o Consignas, etc.).

Además, en estos casos, se extremará la coordinación entre los Puestos de Mando de ambos tramos, con el fin de garantizar al máximo posible la seguridad de las personas y de los bienes.

A estos efectos, la estación de Lleida está adscrita al Puesto de Mando de Zaragoza, estando adscrita la estación de Balaguer al Centre de Comandament Integrat de Rubí.

## **16. PRESCRIPCIONES GENERALES**

El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado del Adif, como de FGC, debiendo garantizarse, por todas las partes, el cumplimiento de la misma, por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias para el debido control de riesgos.

Para todo aquello que no esté reflejado en el presente documento, se estará a lo que se disponga en el RCF y demás normativa en vigor.

La presente Consigna cuenta con el visto bueno de la Dirección de Seguridad en la Circulación.

Asimismo, Adif y FGC, asegurarán el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, realizando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo incluidos en sus respectivos planes de acción.

La disposición de vías y aparatos, es la que se representa en el esquema adjunto a esta Consigna.

Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.

**Responsable de Oficina Técnica**



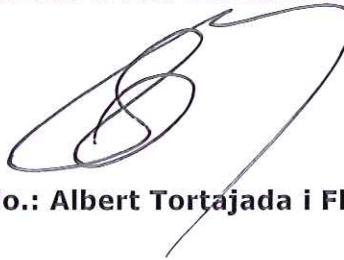
Fdo.: Joan Cantero de Matos

**Director de FGC Operadora**



Fdo.: Oriol Junquedea i Fortuny

**Director d'FGC Infraestructura**



Fdo.: Albert Tortajada i Flores

**Gerente de Área de Tráfico Noreste**



Fdo.: Jorge Villa Vizcarra

**Gerente de Área de Infraestructura Noreste**



Fdo.: Salvador Angosto Gavilán

**Subdirector de Operaciones Noreste**



Fdo.: Carlos Quingles Grange

\* \* \* \* \*

PSG / 11000\_v1



dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional  
Subdirección de Operaciones Noreste

Administrador de Infraestructuras Ferroviarias  
Subdirección de Operaciones Noreste

LLEIDA-PIRINEUS a BALAGUER 1/4

LLEIDA-PIRINEUS a BALAGUER 1/4

Km. 183,698 (Zaragoza-Barcelona)= 0,000 (Lleida a Tarragona).  
Km. 183,559 (Zaragoza-Barcelona)= 0,000 (Lleida a La Pobla de Segur).

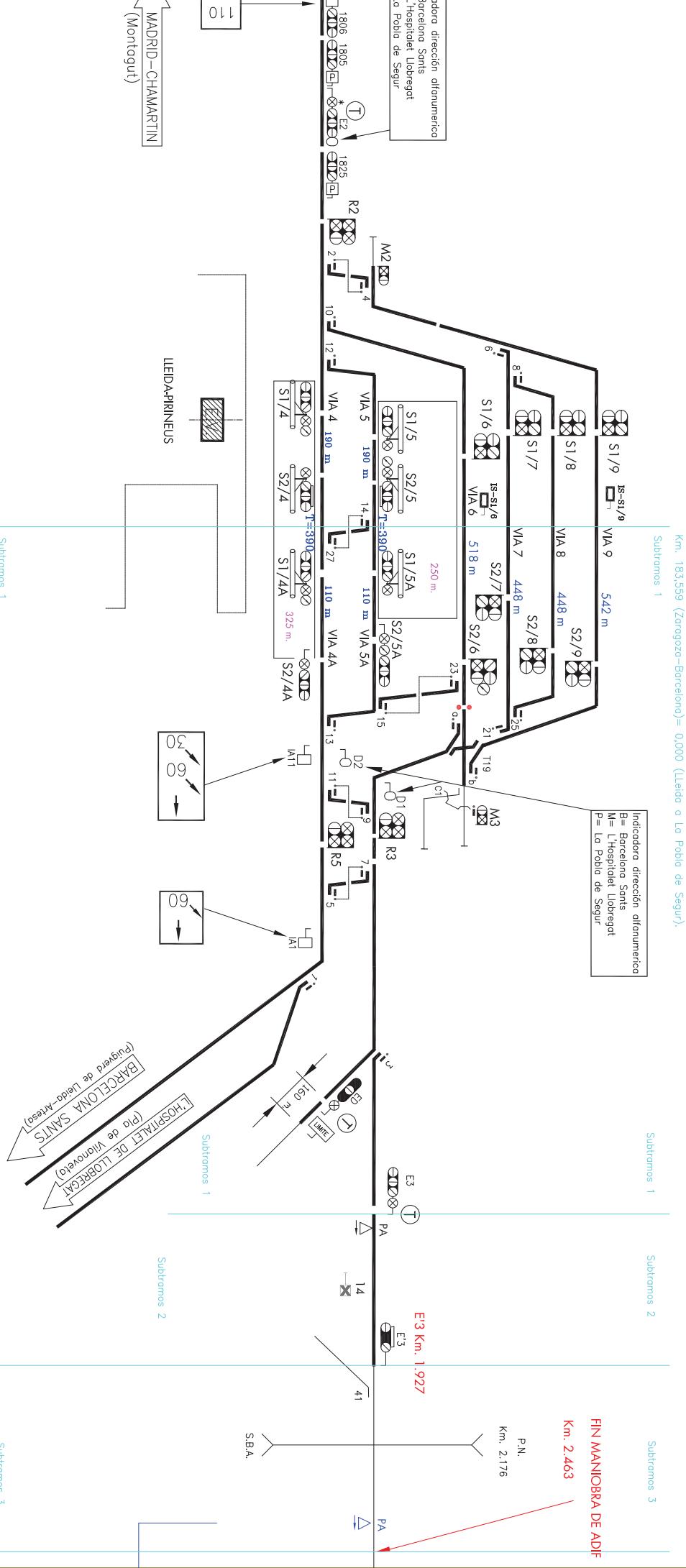
segur).

[REDACTED]

Fecha: 20-10-2014

HEIRAT BIBINELLE & BRIAGGIER 1/4

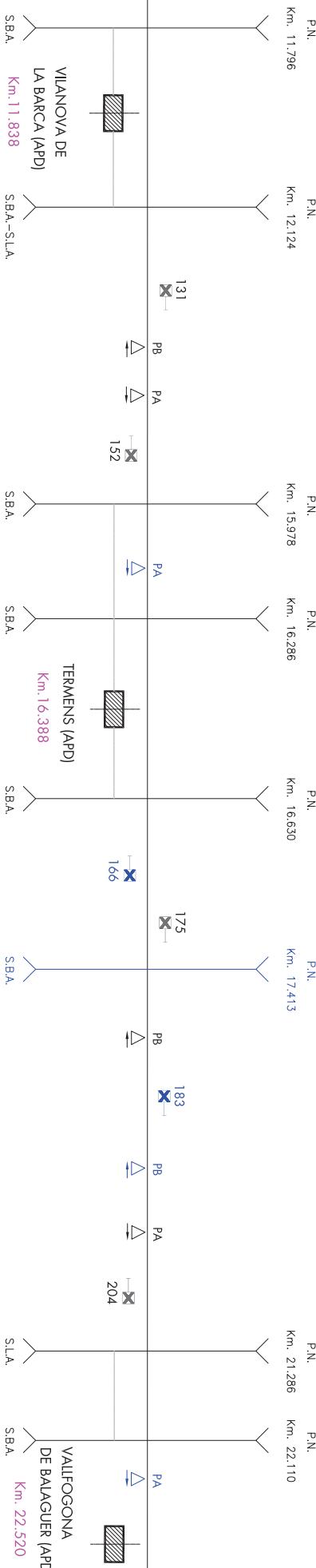
ALAGER 1/4





## LLEIDA-PIRINEUS a BALAGUER 3/4

Fecha: 20-10-2014  
ARCHIVO: LLEIDA-BALAGUER 20-10-2014



103 Km. 10.247
PB Km. 10.647
PA Km. 10.896
112 Km. 11.296
131 Km. 13.050
PB Km. 13.450
PA Km. 14.879
152 Km. 15.278
PA Km. 16.238
166 Km. 16.638
175 Km. 17.410
PB Km. 18.100
183 Km. 18.330
PB Km. 18.788
PA Km. 20.046
204 Km. 20.446
PA Km. 22.376

## LLEIDA-PIRINEUS a BALAGUER 4/4

Fecha: 20-10-2014

ARCHIVO: LLEIDA-BALAGUER\_20-10-2014

230 Km. 22.980
231 Km. 23.072
PA Km. 23.461
PB Km. 23.631
238 Km. 23.866
247 Km. 24.730
253 Km. 25.361
PB Km. 25.376
PB Km. 25.761
E'2 Km. 24.805
E2 Km. 25.798
A2 Km. 25.890
A4 Km. 25.950
E.V. Km. 26.101
A3 Km. 26.250
A1 Km. 26.286
S2 Km. 26.316
E1 Km. 26.780
E'1 Km. 27.685

Subramos 4

Subramos 4

Subramos 5

Subramos 5

