Proyecto de Señalización y Comunicaciones de la variante de Altzola

ANEJO 6: PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN Y CUADRO DE MOVIMIENTOS E INCOMPATIBILIDADES

TTE-IS-22002-COMS-GEN-ANX-006



Preparado para:

Nombre: Euskal Trenbide Sarea
Dirección: San Vicente, 8 Planta 14
CP: 48001
Localidad: Bilbao

Preparado por:

Nombre: CAF Turnkey & Engineering
Dirección: Laida Bidea, Edificio 205
CP: 48170
Localidad: Zamudio

Proyecto de Señalización y Comunicaciones de la variante de Altzola

ANEJO 6: PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN Y CUADRO DE MOVIMIENTOS E INCOMPATIBILIDADES

TTE-IS-22002-COMS-GEN-ANX-006

REV.0

Revisión del documento		
Revisión	**Fecha**	**Objetivo de la revisión**
0	17-06-2022	Edición Inicial.

Preparado por		***Revisado por***		***Aprobado por***	
Nombre	Nestor Negro	**Nombre**	Ibai Ormaza	**Nombre**	Mikel San Salvador
Firma	NNO	**Firma**	IBS	**Firma**	MSS
Fecha:	17-06-2022	**Fecha:**	17-06-2022	**Fecha:**	17-06-2022

Índice de Contenidos

1. PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN 1
2. CUADRO DE MOVIMIENTOS 2
3. CUADRO DE INCOMPATIBILIDADES 3

1. PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN

Se ha desarrollado un programa de explotación único para el cruzamiento de Altzola.

La señalización prevista se presenta en el *Esquema de Señalización* del documento Planos.

Los itinerarios previstos son los siguientes:

Nº	Itinerario	SEÑAL
1	Entrada de E1 a S1	E1
2	Entrada de E1 a S3	E1
3	Entrada de E2 a S2	E2
4	Entrada de E2 a S4	E2
5	Salida de S1 a Mendaro	S1
6	Salida de S3 a Mendaro	S3
7	Salida de S2 a Elgoibar	S2
8	Salida de S4 a Elgoibar	S4
9	Maniobra de M1 a S1	M1
10	Maniobra de M1 a S3	M1
11	Maniobra de M2 a S2	M2
12	Maniobra de M2 a S4	M2
13	Maniobra de S2 a VM1	S2
14	Maniobra de S4 a VM1	S2
15	Maniobra de S1 a VM2	S1
16	Maniobra de S3 a VM2	S3
17	Maniobra de E1 a S1	E1
18	Maniobra de E1 a S3	E1
19	Maniobra de E2 a S2	E2
20	Maniobra de E2 a S4	E2
21	Paso directo de E1 a Mendaro (vía VE1)	E1
22	Paso directo de E2 a Elgoibar (vía VE2)	E2

2. CUADRO DE MOVIMIENTOS

El cuadro de movimientos, correspondiente a los itinerarios definidos, se presenta en el plano <Cuadro de movimientos e incompatibilidades>.

Para cada itinerario se ha identificado: la señal asociada, la posición requerida para las agujas, el requisito de circuitos de vía libres y los aspectos que deben presentar las señales.

Con el objetivo de simplificar lo máximo posible el cuadro de movimientos, y teniendo en cuenta que por defecto las señales de la estación en reposo están cerradas, no es necesario incluir la condición de cerrada (doble rojo o violeta) en las señales que no son supervisadas para esa ruta.

Para las señales de maniobra es necesario incluir la condición de apagada en las rutas de itinerario que pasan sobre ellas y la condición de libre el paso (blanco) en las rutas de maniobra que pasan sobre ellas

3. CUADRO DE INCOMPATIBILIDADES

Para el nuevo enclavamiento de Altzola, se han elaborado dos cuadros de incompatibilidades: con el sistema de protección del tren, sistema euroloop, activado y desactivado, que se presentan en los planos <Cuadro de movimientos e incompatibilidades>.

Se han identificado los itinerarios incompatibles por aguja o por oposición (X) y los itinerarios incompatibles por deslizamiento (D), éstos últimos únicamente en el caso de que el sistema de protección del tren, sistema euroloop, no esté activado.

Los criterios generales para elaborar los cuadros de incompatibilidades son los siguientes, de acuerdo con la práctica habitual en ETS/RFV:

- Los movimientos se describen de señal a señal
- Se permiten los itinerarios sucesivos (compatibles).
- Se consideran compatibles todos aquellos itinerarios en los que el sistema euroloop garantiza una distancia cero para el frenado antes de la señal correspondiente. Por consiguiente, entre otros, se permiten dos entradas simultáneas, una a cada vía, desde ambas bandas cuando el sistema euroloop está activado.
- Se eliminan las maniobras cortas (desde señal de entrada hasta señal de maniobras)
- Dos entradas simultaneas por cada lado (E1 a S1 y E2 a S2), son incompatibles por deslizamiento SIN ATP y son compatibles CON ATP
- En maniobras hasta las señales de salida, como la distancia entre piquetes de entrevía es superior a 150m, no se requiere libres los dos circuitos de vía de una misma vía del cruzamiento (VE1-VE3 o VE2-VE4).