

# MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

## ORDINUL Nr. 417 din 08.03.2004

### pentru aprobarea Instrucțiunilor pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune - nr. 317

În temeiul art. 4 lit. e) ultima liniuță din Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Feroviare Române – AFER, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 626/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare Române – AFER și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 740/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

**Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul**

### ORDIN:

**Art. 1.** - Se aprobă Instrucțiunile pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune - nr. 317, prevăzute în anexa\* care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. 2.** - Prevederile prezentului ordin se aplică la gestionarii de infrastructură interoperabilă și la gestionarii de infrastructură neinteroperabilă, în activitatea de întreținere și reparația infrastructurii feroviare, cât și în circulația și manevra vehiculelor feroviare.

**Art. 3. - (1)** Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 90 de zile de la data aprobării sale.

**(2)** Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – SA va publica prezentul ordin în Foaia Oficială CFR în termen de 30 de zile de la data aprobării.

**(3)** În termen de 30 de zile de la publicarea în Foaia Oficială CFR – conducerea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” - SA va asigura prin personalul propriu de specialitate, atestat conform prevederilor în vigoare, instruirea și verificarea profesională a personalului cu atribuții în aplicarea Instrucțiunilor pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune - nr. 317.

**(4)** În termen de 90 de zile de la aprobarea prezentului ordin, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - SA va edita Instrucțiunile pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune - nr. 317.

---

\* Anexa va fi pusă la dispoziția celor interesați, la cererea acestora, de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - SA

**Art. 4.** - Autoritatea Feroviară Română - AFER și Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – SA vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

**Art. 5.** - La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Instrucția pentru restricții de viteză și închideri de linie - nr. 317, ediția 1970, precum și alte dispoziții contrare își încetează valabilitatea.

**Art. 6.** – Nerespectarea prevederilor prezentului ordin atrage după sine răspunderea juridică în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

**Art. 7.** - Prezentul ordin se va publica în Foaiă Oficială CFR și Buletinul AFER.

08.03.2004

**MINISTRU  
MIRON TUDOR MITREA**

**Anexă la OMTCT  
Nr.417/ 08.03.2004**

**INSTRUCȚIUNI  
PENTRU RESTRICȚII DE VITEZĂ, ÎNCHIDERI DE LINIE ȘI  
SCOATERI DE SUB TENSIUNE ALE LINIEI DE CONTACT- NR. 317**

**CAPITOLUL I  
Dispoziții generale**

*SECȚIUNEA I*

**Restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact**

**Art. 1.** - În vederea asigurării siguranței circulației trenurilor, în anumite situații legate de starea liniei, a terasamentelor, a podurilor sau a altor lucrări de artă și a instalațiilor, precum și de executarea unor lucrări la acestea, se impune introducerea de restricții de viteză, închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact.

**Art. 2.** - (1) Lucrările curente pentru întreținerea căii, a instalațiilor fixe de tracțiune electrică denumite în continuare *IFTE*, a instalațiilor de semnalizare - centralizare - bloc denumite în continuare *SCB* și a instalațiilor de telecomunicații denumite în continuare *TC*, precum și a celorlalte construcții și instalații, trebuie să se facă în condiții de siguranță a circulației, fără perturbări ale circulației trenurilor .

(2) Lucrările complexe a căror execuție necesită introduceri de restricții de viteză, închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact se programează, în vederea includerii în graficul de circulație, pe cât posibil, fără perturbări ale circulației trenurilor.

(3) Intervalele pentru asigurarea închiderilor de linie sau a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact, necesare pentru executarea lucrărilor, se stabilesc astfel încât să rezulte modificări minime în graficul de circulație a trenurilor.

**Art. 3. - (1)** În cazul lucrărilor de volum mare, care necesită și închideri de linie sau numai scoateri de sub tensiune ale liniei de contact zilnice sau permanente pentru perioade mari de timp, trebuie să se prevadă intervale libere în graficul de circulație a trenurilor și adaosuri la timpii de mers generate de restricțiile de viteză introduse cu ocazia executării acestor lucrări.

**(2)** Prin lucrări de volum mare se înțeleg lucrările necesare reparării tunelurilor, consolidării tablierelor metalice la poduri, consolidării terasamentelor, reconstrucției sau refacției căii, reparației capitale la linia de contact și alte asemenea.

#### SECȚIUNEA a 2-a

#### Definiția și clasificarea restricțiilor de viteză și a limitărilor de viteză

**Art. 4. -** Se numesc *restricții de viteză*, reducerile pe timp limitat a vitezelor maxime de circulație a trenurilor pe unele porțiuni de linie, din cauza slăbirii infrastructurii sau a suprastructurii căii ferate, ca urmare a:

- a) degradării premature a unor elemente componente ale infrastructurii sau a suprastructurii căii;
- b) executării unor lucrări pentru reconstrucția, consolidarea sau repararea acestora;
- c) acțiunii distructive a unor agenți atmosferici;
- d) executării unor lucrări pentru agenți economici, cum ar fi subtraversări ale căii ferate;
- e) executării de excavații în zona de siguranță a căii ferate și alte asemenea;
- f) existenței unor defecte la geometria căii, care nu pot fi remediate la termenele instructionale;
- g) calamităților;
- h) existenței unei cauze de forță majoră.

**Art. 5. -** Restricțiile de viteză pot fi *prevăzute* sau *neprevăzute*.

**Art. 6. -** Restricțiile de viteză *prevăzute* sunt reduceri ale vitezei de circulație a trenurilor, care se introduc în scopul executării unor lucrări ca: refacțiile, întreținerea și repararea căii fără joante, consolidări la lucrările de artă, subtraversări ale căii, întreținerea și repararea instalațiilor feroviare și alte asemenea a căror tehnologie de lucru impune pentru siguranța circulației, reducerea vitezei maxime a trenurilor.

**Art. 7. - (1)** Restricțiile de viteză *neprevăzute* sunt reduceri ale vitezei de circulație a trenurilor, care nu au fost programate în prealabil, dar a căror introducere imediată este necesară în scopul înlăturării unui pericol iminent pentru circulația trenurilor, spre exemplu: slăbirea unui pod, a unei porțiuni de terasament, a liniei de contact, acțiunea distructivă a unor agenți atmosferici, calamități naturale și alte asemenea.

**(2)** Restricțiile de viteză *neprevăzute* se introduc pentru siguranța circulației trenurilor pe anumite porțiuni de linie și atunci când, din cauza uzurii sau altor cauze, infrastructura sau suprastructura căii ferate devine necorespunzătoare vitezei stabilite pentru linia respectivă.

**(3)** În perioada temperaturilor ridicate sau foarte scăzute, în funcție de starea tehnică a căii și de temperaturile de fixare a șinelor, pentru siguranța circulației trenurilor, pe calea fără joante se pot introduce restricții de viteză *neprevăzute*.

**Art. 8. - (1)** Reducerea vitezei maxime de circulație a trenurilor pe anumite porțiuni de linie din cauza caracteristicilor traseului sau a unor aparate de cale, care din punct de vedere constructiv, nu permit circulația cu viteza de circulație stabilită pentru linia respectivă, se numesc *limitări de viteză*.

**(2)** Limitările de viteză au în general, un caracter permanent datorită caracteristicilor traseului - curbe cu rază mică, încălecări, descălecări și traversări de linii, căderi de stânci, terasamente cu o stabilitate insuficientă pentru circulația trenurilor cu viteza constructivă a liniei, semnale a căror

vizibilitate este asigurată de la o distanță mai mică decât cea prevăzută în reglementările specifice - caracteristici care nu pot fi modificate decât prin schimbarea traseului sau reconstrucția căii.

**Art. 9. - (1)** Restricțiile de viteză neprevăzute cauzate de calamități, terasamente instabile, poduri care necesită consolidare și alte asemenea, care urmează să fie menținute în cale pe durata cel puțin a următorului grafic de circulație, pot fi semnalizate ca limitări de viteză în graficul în curs cu aprobarea conducerii gestionarului infrastructurii feroviare și se tratează în graficul următor ca limitări de viteză.

**(2)** Acestea se avizează prin ordin de circulație, timp de 20 zile de la data modificării modului de semnalizare inițial, timp în care urmează să se introducă în buletinul de avizare a restricțiilor de viteză, denumit în continuare BAR și să se mențină până la intrarea în vigoare a graficului de circulație următor.

**Art. 10. - (1)** Restricțiile de viteză și limitările de viteză se semnalizează pe teren conform reglementărilor specifice în vigoare.

**(2)** Distanțele regulamentare pentru diverse cazuri posibile de amplasare a indicatoarelor de viteză sunt prevăzute în anexa 1 din prezentele instrucțiuni.

**Art. 11. -** Graficul de circulație a trenurilor trebuie să cuprindă *rezerve de timpi de mers* - adaosuri - pentru restricțiile de viteză, care se stabilesc conform prezentelor instrucțiuni.

**Art. 12. -** Orice restricție de viteză introdusă, indiferent dacă are sau nu adaosuri de timp de mers, se aduce la cunoștința mecanicului de locomotivă sau conducătorului oricărui alt vehicul feroviar motor, denumit în continuare în prezentele instrucțiuni *meccanic*, prin BAR și/sau prin ordin de circulație.

**Art. 13. - (1)** Limitările de viteză se iau în calcul la stabilirea *timpiilor de mers săgeată* conform *graficelor limitărilor de viteză*.

**(2)** Graficele limitărilor de viteză, care cuprind limitările din *gruparea curbelor* și limitările datorate altor cauze, se întocmesc pentru fiecare plan de mers de către regionalele de cale ferată, se definitivează și se aprobă de către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

**(3)** Graficele limitărilor de viteză definitive și aprobate se transmit la compartimentul Mers de Tren din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

**Art. 14. - (1)** Regionalele de cale ferată, prin compartimentele de specialitate, trebuie să aducă la cunoștința unităților ce dețin și exploatează vehicule feroviare cu tracțiune proprie care circulă pe infrastructura feroviară, toate limitările de viteză pentru următorul mers al trenurilor.

**(2)** Unitățile de la alin. (1) trebuie să aducă la cunoștința mecanicilor limitările de viteză sub formă de tabele și grafice, pentru secțiunile de circulație pe care aceștia circulă.

**Art. 15. - (1)** În perioada de valabilitate a graficului de circulație nu se admit introduceri de limitări noi în graficele limitărilor de viteză.

**(2)** Reluarea circulației cu viteză normală sau ameliorarea unor limitări de viteză în perioada de valabilitate a planului de mers, se aduce la cunoștința unităților care dețin și utilizează în circulația trenurilor vehicule feroviare cu tracțiune proprie, de către regionala de cale ferată pe raza căreia au fost efectuate respectivele modificări.

**(3)** Timp de 10 zile de la data reluării circulației cu viteză normală sau ameliorării limitărilor de viteză, modificările vitezei de circulație a trenurilor pe zonele respective sunt aduse la cunoștință mecanicilor și prin ordin de circulație.

**(4)** Limitările de viteză agravate - ca treaptă de viteză și/sau lungime a distanței de circulație pe care acestea sunt aplicate - se tratează ca restricții de viteză neprevăzute, cu excepția perioadei de avizare prin ordin de circulație, care este de 20 zile.

**Art. 16.** - Restricțiile de viteză neprevăzute, altele decât cele de la art. 9 și art. 15 alin. (4), se avizează prin ordin de circulație, timp de 10 zile, până la înscrierea lor în BAR.

#### SECȚIUNEA a 3-a

##### **Definiția și clasificarea închiderilor de linie și a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact**

**Art. 17.** - (1) Interzicerea circulației trenurilor pentru o perioadă de timp limitată, din cauza unor lucrări complexe ce impun întreruperea continuității căii sau din alte cauze care nu fac posibilă circulația trenurilor, chiar și cu restricție de viteză, se numește *închidere de linie*.

**Art. 18.** - (1) Închiderile de linie pot fi *planificate* sau *accidentale*.

(2) Închiderile de linie planificate sunt închiderile stabilite din timp în vederea executării unor lucrări la linie și aduse la cunoștința celor interesați înainte de începerea acestora.

(3) Închiderile de linie accidentale sunt închiderile necesare pentru înlăturarea imediată a unui pericol iminent și neprevăzut pentru circulația trenurilor - căderi de stânci pe linie, ruperi de șine, subspălarea fundațiilor la poduri, inundarea sau înzăpezirea liniei, ruperea firului de contact și alte asemenea.

**Art. 19.** - (1) Întreruperea alimentării cu energie electrică a liniei de contact, impusă de procesul tehnologic al lucrărilor care se execută la linia de contact sau din alte cauze, se numește scoatere de sub tensiune a liniei de contact.

(2) Scoaterile de sub tensiune ale liniei de contact pot fi ca și închiderile de linie planificate sau accidentale.

**Art. 20.** - (1) Închiderile de linie pot fi cu sau fără scoatere de sub tensiune a liniei de contact.

(2) Închiderea de linie însoțită pe perioada desfășurării acesteia de întreruperea alimentării cu energie electrică a liniei de contact aferentă acesteia, se numește închidere de linie cu scoaterea de sub tensiune a liniei de contact.

#### SECȚIUNEA a 4 -a

##### **Rezerva capacității de circulație și componentele sale**

**Art. 21.** - (1) *Marja de regularitate - R* - este timpul suplimentar adăugat la timpii de mers în vederea asigurării regularității circulației și compensării întârzierilor care se produc în exploatare.

(2) Marja de regularitate - R - se exprimă în minute rotunjite la jumătăți de minut adăugate la durata parcurgerii a 100 km și se diferențiază în funcție de importanța secției de circulație.

**Art. 22.** - (1) Marja de regularitate - R - are două componente:

**a)** componenta T - trafic - care se acordă, în limita a 2 minute, pentru durata parcurgerii a 100 km, indiferent de tren și de secție de circulație;

**b)** componenta L - lucrări la linii și instalații - care se acordă pentru compensarea pierderilor de *timp de mers*, ce influențează circulația trenurilor, generate de restricțiile de viteză introduse la lucrările de întreținere și reparare a liniilor și instalațiilor.

(2) Componenta L a marjei de regularitate se acordă pe toate secțiile de circulație, eliminând astfel prestabilirea punctuală a adaosurilor la timpii de mers cauzate de restricțiile de viteză impuse de lucrări.

(3) Componenta L a marjei de regularitate nu trebuie să depășească următoarele valori :

- 5 min./100 km la trenurile de călători care circulă pe secțiile de circulație cu  $V_{max} \geq 120$  km/h;

- 4 min./100 km la trenurile de călători care circulă pe secțiile de circulație cu  $V_{max} < 120$  km/h;
- 3 min./100 km la trenurile de marfă.

**Art. 23. - (1)** La întocmirea fiecărui plan de mers, marja R se reactualizează pe baza întârzierilor calculate în luna cea mai defavorabilă din punct de vedere al regularității circulației din perioada martie - octombrie a anului precedent punerii în aplicare a graficului de circulație precum și pe baza analizei valorilor restricțiilor de viteză impuse de lucrări, conform anexei 2 din prezentele instrucțiuni.

(2) La calculul marjei de regularitate se au în vedere următoarele:

- a) proporția minutelor întârziere aferente fiecărei ramuri de activitate;
- b) obiectivitatea sau subiectivitatea întârzierilor;
- c) respectarea regularității de către operatorii de transport feroviar.

**Art. 24. - (1)** În cazul în care datorită complexității lucrărilor, pe anumite secții de circulație este necesar ca pentru componenta L a marjei de regularitate să se acorde durate de timp mai mari decât cele stabilite la art. 22 alin. (3), aceasta se poate face numai cu aprobarea compartimentelor linii și trafic din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

(2) Componenta L a marjei de regularitate se stabilește pe categorii de trenuri și pe secții de circulație, între stațiile de cale ferată de referință - *noduri* - sau între frontierele regionale.

(3) Marja R se consemnează în rubrica *Minute restricții* din livretele cu mersul trenurilor pentru a se cunoaște că este un adaos la *timpii de mers săgeată*.

**Art. 25. - (1)** *Marja suplimentară - S* - se prevede în planul de mers pentru compensarea întârzierilor cauzate de restricțiile de viteză introduse de lucrările prevăzute la art. 3, cu o durată mai mare de 180 de zile sau în cazul șantierelor mobile - lucrări de reparații capitale ale liniilor, sudarea liniilor și alte asemenea - cu o durată mai mică de 180 de zile dar nu mai mică de 120 de zile și a căror valoare nu poate fi acoperită de componenta L a marjei de regularitate.

(2) Distanțele de circulație pe care se repartizează marja suplimentară - S - se stabilesc de comun acord între compartimentele de linii și trafic din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, pe baza propunerilor făcute de compartimentele de specialitate din regionalele de cale ferată.

(3) Marja suplimentară - S - este cuprinsă în rubrica *Minute restricții* din livretele cu mersul trenurilor.

**Art. 26. - (1)** În vederea executării lucrărilor al căror specific necesită închideri de linie sau scoateri de sub tensiune zilnice pentru o anumită perioadă de timp, graficul de circulație trebuie să asigure o perioadă minimă de timp în care circulația trenurilor este interzisă, denumită *ferastră de grafic*.

(2) Lucrările pentru care se solicită închideri de linie sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact sunt: refacțiunile, sudarea șinelor din cale pentru realizarea căii fără joante, reparațiile de tuneluri, unele consolidări de poduri și terasamente, lucrările de întreținere a liniilor și instalațiilor feroviare, lucrările specifice liniei de contact precum și altele asemenea.

**Art. 27. - (1)** Durata ferestrelor de grafic se stabilește pentru 3 - 5 ore în cazul liniilor simple și pentru minim 5 ore pe fiecare fir de circulație, nesimultan, în cazul liniilor duble.

(2) Pentru executarea unor lucrări programate, care necesită închiderea simultană a ambelor fire de circulație, perioada de închidere se stabilește, la întocmirea graficului de circulație, de comun acord între compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, la propunerea regionalelor de cale ferată și cu consultarea principalilor operatori de transport feroviar.

(3) Ferestrele de grafic se stabilesc pentru toate secțiile de circulație pe care sunt prevăzute executarea de lucrări, conform art. 26 din prezentele instrucțiuni.

(4) Fereastra de grafic se stabilește independent pentru o linie simplă sau dublă pe intervalul delimitat de două puncte de secționare.

(5) Se disting două cazuri de aprobare a ferestrelor de grafic:

a) ferestre de grafic *prestabilite* obținute la elaborarea graficului de circulație, destinate lucrărilor de scurtă durată;

b) ferestre de grafic *la cerere* obținute la elaborarea graficului de circulație, pe baza unor variante de grafic, destinate lucrărilor de volum mare și/sau lungă durată.

(6) Perioada în care a fost aprobată fereastra de grafic trebuie să fie utilizată la maxim de executantul autorizat al lucrării prin planificarea judicioasă a tuturor lucrărilor care trebuie efectuate.

(7) În cazul în care pe o porțiune de linie sunt prevăzute mai multe lucrări, ele se pot grupa în vederea execuției în același interval de timp în cadrul unei ferestre de grafic la cerere.

**Art. 28.** - (1) Fereastra de grafic se acordă, de regulă, între orele 8.00-16.00.

(2) Pentru lucrările care pot influența stabilitatea căii - lucrări de sudură, resudură a liniilor, inversarea și sudarea șinelor uzate în curbe - ferestrele în grafic se programează pe cât posibil mai devreme, în timpul zilei, perioada de închidere stabilindu-se de comun acord între compartimentele de specialitate la propunerea regionalelor de cale ferată și cu consultarea principalilor operatori de transport feroviar.

(3) Dacă se asigură condițiile necesare executării lucrărilor pe timp de noapte, ferestrele de grafic se programează între orele 23.00 – 5.00.

(4) Durata ferestrelor de grafic se stabilește pentru fiecare distanță de circulație cu precizarea orei de început și a orei de sfârșit a fiecărei dintre respectivelor ferestre.

**Art. 29.** - La rubrica *Observații* din *Dispoziția privind punerea în aplicare a planului de mers al trenurilor* se trec eventuale modificări în circulația trenurilor ca urmare a acordării ferestrei de grafic după cum urmează: anulări pe întreaga distanță de circulație sau numai pe o porțiune din aceasta, întâzieri, modificarea mersului pe întreaga distanță de circulație sau numai pe o porțiune din aceasta, devieri ale anumitor trenuri, circulația cu transbordare a călătorilor într-un anumit punct de secționare sau din linie curentă, precum și circulația unor trenuri conform mersului stabilit de subunitatea de dirijare și urmărire a circulației feroviare - denumită în continuare regulator de circulație, RC.

**Art. 30.** - (1) În vederea asigurării timpului necesar pentru executarea unor lucrări cu o durată ce nu poate fi acoperită de fereastra de grafic la cerere - consolidări de terasamente, modificări de traseu pentru ridicarea vitezelor de circulație și altele asemenea - la elaborarea graficului de circulație, se poate programa *închiderea permanentă* a liniei pentru o perioadă de timp bine determinată cu anularea circulației trenurilor pe unul sau mai multe intervale de stații sau pe o secție de circulație.

(2) Durata unei astfel de închideri permanente este stabilită în funcție de natura și complexitatea lucrărilor ce urmează a fi executate la linia respectivă, conform graficului de execuție a acestora.

**Art. 31.** - (1) În cazul în care s-au programat lucrări pe unul din firele liniei duble sau pe alte linii din stații, timpii de mers ai trenurilor stabilite prin graficul de circulație în perioada acordării acestor închideri, trebuie să includă și durata necesară intrării, circulației și ieșirii acestora în și din abatere pe linia directă.

(2) Pentru realizarea pe liniile duble a închiderilor de linie permanente ale unui fir de circulație- necesare în special șantierelor mobile - pentru perioadele programate se respectă sau se modifică, dacă este cazul, variantele de grafic care permit circulația trenurilor pe linie simplă, întocmite la elaborarea mersului de tren.

## CAPITOLUL II

## **Planificarea restricțiilor de viteză și a intervalelor necesare pentru închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact**

**Art. 32.** - La întocmirea graficului de circulație a trenurilor, pentru asigurarea regularității circulației, este necesară atât programarea judicioasă a restricțiilor de viteză prevăzute pentru lucrările care necesită o marjă de regularitate suplimentară - S - cât și evaluarea componentei L a marjei de regularitate, necesară pentru acoperirea restricțiilor de viteză prevăzute pentru lucrările de întreținere și reparație a căii și instalațiilor.

**Art. 33.** - (1) Graficele limitărilor de viteză se transmit de către regionalele de cale ferată la compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare până cel târziu la data de 15 martie a anului întocmirii graficului de circulație.

(2) Compartimentul linii din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, în urma analizării, modificării și/sau completării datelor primite de comun acord cu regionalele, transmite compartimentului Mers de Tren din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, până la data de 31 mai a anului întocmirii graficului de circulație, limitările de viteză, precum și modificările la datele caracteristice ale liniilor și podurilor față de graficul în vigoare, necesare stabilirii timpilor de mers.

(3) Limitările de viteză trebuie însoțite de tabele separate cu limitările de viteză a căror cauză poate fi înlăturată prin lucrări la infrastructura sau suprastructura căii.

**Art. 34.** - Pentru elaborarea planului restricțiilor de viteză și a intervalelor necesare pentru închideri de linie și scoateri de sub tensiune la termenele stabilite prin prezentele instrucțiuni, regionalele de cale ferată solicită prefecturilor de pe raza lor de activitate transmiterea datelor necesare cu privire la lucrările de durată și volum mare ce urmează a se executa în zona de siguranță a căii ferate în anul următor, până cel târziu la 15 aprilie a anului întocmirii graficului de circulație.

**Art. 35.** - (1) Compartimentele de specialitate din regionalele de cale ferată întocmesc propunerile de elaborare a planului restricțiilor de viteză pe baza datelor transmise de prefecturi și a programului propriu de lucrări propuse a se executa la infrastructura și suprastructura liniei în anul următor întocmirii graficului de circulație.

(2) Pentru fiecare lucrare, indiferent de executant, se întocmește un grafic de execuție în funcție de necesarul de forță de muncă, utilaje și materiale.

(3) Graficele de execuție sunt analizate, însușite și aprobate de șeful compartimentului linii și/sau șeful compartimentului instalații din regionala de cale ferată.

**Art. 36.** - (1) Propunerile pentru stabilirea componentei L a marjei de regularitate se fac de comun acord între compartimentele de trafic, linii și instalații de la regionalele de cale ferată, conform art. 21, 22, 23 și se transmit compartimentelor de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare împreună cu proiectul planului restricțiilor de viteză și propunerile pentru stabilirea ferestrelor în graficul de circulație a trenurilor, întocmite conform anexei 3 din prezentele instrucțiuni, spre analiză, avizare și aprobare.

(2) Data limită de transmitere a propunerilor de la alin. (1) către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare este 30 aprilie a anului întocmirii graficului de circulație.

**Art. 37** - Compartimentul linii din centralul gestionarului infrastructurii feroviare transmite situația restricțiilor de viteză ce introduc marja suplimentară - S - și situația intervalelor libere de circulație pentru graficul de circulație viitor în scopul asigurării condițiilor necesare pentru executarea, în special a lucrărilor cu șantiere mobile, compartimentului mers tren din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, până la data de 15 iunie a anului întocmirii graficului de circulație.



**Art. 38.** - Lucrările de întreținere și reparație a căii și instalațiilor, care implică restricții de viteză cu o durată și lungime mai mică decât cele pentru care se acordă marja suplimentară - S - care nu se cuprind în planul restricțiilor de viteză și se evaluează în limita adaosurilor acordate pentru componenta L a marjei de regularitate, se eșalonează astfel încât capacitatea necesară de transport pe secția de circulație respectivă să se mențină în limitele prognozate, în special, în perioada cu vârf de trafic.

**Art. 39.** - (1) Compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, împreună cu șefii compartimentelor de specialitate din regionalele de cale ferată, analizează proiectul planului restricțiilor de viteză și propunerile pentru stabilirea ferestrelor de grafic în graficul de circulație a trenurilor, ținând seama atât de condițiile necesare executării lucrărilor, cât și de condițiile necesare asigurării circulației trenurilor.

(2) Propunerile regionalelor de cale ferată, întocmite pentru fiecare secție de circulație și în ansamblu pe rețea, se analizează și se definitivează de către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, în vederea aprobării de către conducerea acesteia.

(3) Compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare stabilesc durata minimă a ferestrelor de grafic în funcție de intensitatea circulației trenurilor pe secția respectivă, de volumul și importanța lucrărilor de executat pe tronsonul respectiv de linie, până la data de 30 iunie a anului întocmirii graficului de circulație.

(4) Proiectul planului restricțiilor de viteză definitivat se prezintă pentru aprobare conducerii gestionarului infrastructurii feroviare.

**Art. 40.** - Planul restricțiilor de viteză folosit la elaborarea graficului de circulație se difuzează de către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, regionalelor de cale ferată și compartimentelor interesate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, până la data de 15 august a anului întocmirii graficului de circulație.

**Art. 41.** - Regionalele de cale ferată comunică unităților interesate datele necesare pentru raza lor de activitate, până cel târziu la data de 15 septembrie a anului întocmirii graficului de circulație.

**Art. 42** - Pentru respectarea planului restricțiilor de viteză trebuie să se aibă în vedere următoarele:

**a)** fiecare lucrare, indiferent de executant, trebuie să respecte termenele prevăzute în graficul de execuție;

**b)** directorul regionalei de cale ferată analizează, cel puțin o dată pe lună, cu șefii compartimentelor de specialitate și reprezentantul executantului autorizat, realizarea programelor calendaristice și a stadiului de pregătire pentru desfășurarea în termen a lucrărilor cu restricție de viteză, prevăzute să înceapă în următoarele 60 zile;

**c)** treptele de viteză planificate și/sau lungimea planificată a distanțelor de circulație pe care se aplică restricțiile de viteză nu trebuie depășite, pentru evitarea întârzierii trenurilor;

**d)** finalizarea de către executant în totalitate a lucrărilor între două puncte de secționare vecine, în vederea sporirii vitezei de circulație, conform graficului de execuție.

### CAPITOLUL III Restricții de viteză

#### SECȚIUNEA 1-a Restricții de viteză prevăzute

##### § 1. Aprobarea restricțiilor de viteză prevăzute

**Art. 43.** - Clasificarea liniilor de cale ferată în magistrale, principale și secundare, este stabilită conform anexei 4.

**Art. 44. - (1)** Aprobarea pentru introducerea restricțiilor de viteză prevăzute, cuprinse în planul restricțiilor de viteză, se dă de către:

**a)** regionala de cale ferată, în toate cazurile în care se respectă datele calendaristice de introducere și ridicare a restricției prevăzute în graficul de circulație sau în cazul decalării datei de introducere dar cu respectarea datei de ridicare pentru liniile magistrale și principale;

**b)** regionala de cale ferată când datele de introducere și ridicare a restricției de viteză prevăzute se decalează, dar numai pentru liniile secundare;

**c)** compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, în cazul depășirii datei de ridicare prevăzute pentru liniile magistrale și principale.

**(2)** Compartimentele de specialitate din cadrul regionalei de cale ferată aprobă introducerea restricțiilor de viteză, care se acoperă cu adaosurile de timpi de mers prevăzute în graficul de circulație pentru componenta L a marjei de regularitate și urmăresc ca întocmirea și derularea programelor lucrărilor de întreținere să se facă în așa fel încât adaosurile de timpi de mers să se încadreze în evaluarea prevăzută la elaborarea graficului de circulație.

## **§ 2. Metodologia de solicitare și obținere a aprobării de introducere în cale a restricțiilor de viteză prevăzute**

**Art. 45. - (1)** Pentru obținerea aprobării de introducere pe teren a restricțiilor de viteză prevăzute, executantul autorizat al lucrărilor întocmește o cerere pe care o depune la subunitatea teritorială de întreținere a căii – denumită în continuare secția de întreținere a căii.

**(2)** Cererea se depune numai dacă se pot asigura condițiile necesare - forța de muncă, utilajele, materialele necesare și altele asemenea - care să permită executarea lucrărilor cu respectarea termenului prevăzut în planul restricțiilor de viteză pentru ridicarea acestora.

**Art. 46. - (1)** După primirea și analizarea cererii, șeful secției de întreținere a căii, împreună cu șeful districtului respectiv și dacă este cazul, cu responsabilul cu siguranța circulației al executantului autorizat și/sau al subunității de întreținere a instalațiilor – secției de întreținere a instalațiilor - întocmesc la fața locului planul de semnalizare.

**(2)** La întocmirea planului de semnalizare al restricției de viteză personalul prevăzut la alin. (1) trebuie să țină seama de condițiile de vizibilitate a semnalelor mobile și alte eventuale condiții locale speciale, de existența în apropiere a unei alte restricții de viteză, de aplicarea restricției de viteză solicitată în incinta sau în apropierea unei stații cu mai multe direcții de mers sau stații cap de secție.

**(3)** Stabilirea modului de semnalizare trebuie să corespundă tuturor condițiilor de siguranță a circulației și protecție a muncii.

**(4)** În cazul în care semnalizarea restricției de viteză urmează să se facă în condiții speciale, secția de întreținere a căii întocmește un plan de situație cu semnalizarea propusă și un raport amănunțit ce se trimite spre aprobare conducerii din regionalei de cale ferată, în care se precizează datele referitoare la restricția de viteză solicitată și situația specială în ceea ce privește semnalizarea ei.

**Art. 47. - (1)** Ținând seama de cele menționate la art. 46 secția de întreținere a căii transmite o cerere, împreună cu documentația aferentă, pentru aprobarea introducerii pe teren a restricțiilor de viteză prevăzute, compartimentului linii din regionala de cale ferată cu cel puțin 10 zile înainte de data solicitată, pentru a putea fi înscrise în BAR.

**(2)** Cererea secției de întreținere a căii cuprinde:

**a)** denumirea stațiilor adiacente lucrării și pozițiile kilometrice care delimitează distanța de circulație pe care se aplică restricția de viteză solicitată;

**b)** cauza care justifică introducerea restricției de viteză;

**c)** perioada pentru care se solicită restricția de viteză;

**d)** executantul autorizat al lucrărilor;

e) responsabilul cu siguranța circulației pe șantierul respectiv - din partea secției de întreținere a căii sau din partea executantului autorizat al lucrărilor.

(3) În cazul liniei duble în cererea secției de întreținere a căii trebuie precizat dacă restricția de viteză se referă la firul I de circulație, la firul II de circulație sau la ambele fire de circulație, iar pentru liniile din stații se specifică numărul liniei, dacă este directă sau în abatere, de primire - expediere a trenurilor, respectiv destinația pentru celelalte linii.

În cazul șantierelor mobile, se precizează lungimea șantierului și treptele de viteză ale restricției.

**Art. 48.** - Restricția de viteză se cere o singură dată pentru întreaga durată a acesteia.

**Art. 49.** - (1) Aprobările pentru introducerea pe teren a restricțiilor de viteză se dau de *comisia regională de închideri de linii, scoateri de sub tensiune și restricții de viteză*, conform art. 139 din prezentele instrucțiuni și se transmit de către compartimentul de linii din cadrul regionalei de cale ferată telegrafic sau prin fax, cu cel puțin 3 zile înainte de data aplicării lor.

(2) Aprobările de la alin. (1) se transmit după cum urmează:

a) tuturor stațiilor de pe secția de circulație respectivă, precum și stațiilor de pe alte secții care expediază trenuri fără oprirea acestora în stația care precede porțiunea de linie cu restricție de viteză;

b) operatorilor de transport feroviar;

c) districtului de întreținere a căii, iar atunci când este cazul și districtului de întreținere a instalațiilor de semnalizare și districtului de întreținere a instalațiilor liniei de contact;

d) secției de întreținere a căii, iar atunci când este cazul și secției de întreținere a instalațiilor și dispeceratului energetic feroviar;

e) executantului autorizat al lucrărilor;

f) regulatorului de circulație;

g) compartimentelor de specialitate din regionala de cale ferată;

h) compartimentului de siguranța circulației din regionala de cale ferată;

i) compartimentelor de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

**Art. 50.** - (1) În telegramele de aprobare privind introducerea restricțiilor de viteză se comunică și adaosurile de timpi de mers, separat pentru trenuri automotoare, trenuri de călători și respectiv trenuri de marfă, iar când este cazul și reducerile de tonaj, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(2) Adaosurile de timpi de mers se stabilesc conform capitolului IV din prezentele instrucțiuni.

**Art. 51.** - Dacă restricția de viteză are acoperire cu adaosuri de timpi de mers de la alte restricții prevăzute, dar neintroduse în teren la data respectivă, se face obligatoriu această precizare în telegrama de aprobare.

### § 3. Introducerea efectivă pe teren a restricțiilor de viteză prevăzute

**Art. 52.** - (1) Cu două zile anterior datei pentru care s-a aprobat introducerea restricției de viteză, șeful secției de întreținere a căii împreună cu șeful districtului și dacă este cazul, cu responsabilul de siguranța circulației al executantului autorizat al lucrărilor și/sau al secției de întreținere a instalațiilor, verifică la fața locului măsurile luate pentru realizarea întocmai a planului de semnalizare, cu indicarea datei și orei la care încep lucrările, respectiv a datei la care se aplică pe teren restricția de viteză aprobată.

(2) Dacă este cazul se stabilesc suplimentar și alte măsuri pentru ca semnalizarea restricției de viteză să se facă necondiționat la data și ora stabilită pentru începerea lucrărilor.

(3) În cazul în care se constată că până la termenul aprobat pentru introducerea restricției de viteză, prevederile din planul de semnalizare nu se pot realiza în totalitate, se amâna începerea execuției lucrărilor.

**Art. 53. - (1)** Dacă nu este posibilă începerea lucrărilor la data stabilită în aprobare și introducerea restricției de viteză urmează să fie amânată cu mai mult de 10 zile, secția de întreținere a căii, în baza înștiințării scrise a executantului autorizat, atunci când este cazul, înștiințează prin fax sau telegramă de serviciu, toate unitățile cărora li s-a comunicat aprobarea, că introducerea restricției de viteză se amână la o dată care urmează a fi stabilită printr-o nouă aprobare.

**(2)** În cazul în care introducerea restricției de viteză trebuie amânată cu mai puțin de 10 zile inclusiv, secția de întreținere a căii în baza înștiințării scrise a executantului autorizat al lucrărilor - dacă este cazul - comunică despre amânare aceluiași unități cărora li s-a comunicat aprobarea, precizând data la care urmează să se introducă restricția de viteză aprobată.

**(3)** Dacă restricția de viteză amânată este cuprinsă în BAR, acest fapt se aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație în condițiile prevăzute în reglementările specifice în vigoare.

**Art. 54. - (1)** Fiecare caz de amânare a introducerii restricțiilor de viteză produs din vina personalului gestionarului infrastructurii feroviare este cercetat de revizorul de siguranța circulației, pentru stabilirea cauzelor și a măsurilor organizatorice și disciplinare ce se impun conform reglementărilor specifice în vigoare.

**(2)** Când executantul autorizat al lucrărilor este responsabil de amânarea introducerii restricțiilor de viteză, regionala de cale ferată adoptă măsurile adecvate conform prevederilor din contractul de execuție a lucrărilor.

**Art. 55. - (1)** Cu cel puțin 3 ore înainte de montarea semnalelor mobile pe teren în vederea introducerii în cale a restricției de viteză aprobată, în ziua pentru care s-a primit acceptul de introducere a acesteia, secția de întreținere a căii sau secția de întreținere a instalațiilor, prin reprezentantul cu siguranța circulației, în funcție de cel puțin șef district, transmite prin telefonogramă din condica portativă și/sau prin înscriere în registrul de revizie a liniilor și instalațiilor de siguranța circulației - denumit în continuare *RRLISC* - aflat în una din stațiile adiacente liniei curente pe care se execută lucrarea, ora la care urmează să se introducă restricția de viteză, precum și datele necesare pentru luarea ei în evidență.

**Art. 56. - (1)** Imediat după ce a primit avizarea de introducere sau modificare a unei restricții de viteză, impiegatul de mișcare - denumit în continuare *IDM* - o înregistrează și o aduce imediat la cunoștința operatorului de circulație prin telefonogramă.

**(2)** Operatorul de circulație avizează imediat introducerea restricției de viteză printr-o dispoziție scrisă adresată tuturor stațiilor de pe secția de circulație respectivă și operatorilor de circulație de pe secțiile vecine în vederea avizării trenurilor care circulă fără oprire pe aceste secții de circulație.

**(3)** Operatorul de circulație este obligat să stabilească trenurile plecate din stația cap de secție de circulație sau din ultima stație de oprire, care nu au fost avizate cu privire la introducerea sau modificarea restricției, și să dispună oprirea lor, pentru avizarea mecanicului.

**Art. 57. - (1)** Când se impune ca restricția de viteză să se introducă pe două sau mai multe intervale de stații ea se cere și se aprobă pentru întreaga distanță, inclusiv pentru liniile directe din stații.

**(2)** Aplicarea restricției de viteză pe teren și trecerea ei de pe un interval pe altul de stație se face în mod treptat, pe măsura înaintării șantierului, putându-se acoperi întreaga linie directă cât și o parte din linia curentă, atât la intrare cât și la ieșire, fără depășirea lungimii porțiunii de linie cu restricție de viteză aprobată.

**Art. 58. - (1)** Pentru introducerea restricțiilor de viteză pe liniile în abatere din stații, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier, cel puțin în funcție de șef district în cazul liniilor de primire - expediere a trenurilor și cel puțin șef de echipă întreținere cale pentru restul liniilor, face înscrierile corespunzătoare în *RRLISC*, indicând ziua și ora introducerii restricției de viteză,

precizând numărul liniei pe care se introduce restricția de viteză, dacă se introduce între aparatul de cale care permite accesul la linia respectivă și axul clădirii de călători sau pe toată lungimea liniei.

(2) Pentru introducerea restricției de viteză peste aparatele de cale de pe liniile în abateră din stație, o dată cu numărul aparatului de cale se precizează și liniile la care acesta dă acces.

**Art. 59. - (1)** Toate restricțiile de viteză prevăzute, din linie curentă și de pe liniile de primire – expediere, se aduc la cunoștința mecanicului prin BAR iar cele modificate față de BAR prin ordin de circulație de către IDM din stația de compunere a trenului sau de către IDM din ultima stație cu oprire a trenului.

(2) Avizarea mecanicilor cu privire la restricțiile de viteză în stațiile care au posturi deservite de IDM exteriori, se face prin ordin de circulație înmânat de către aceștia, din ordinul IDM dispozitor.

**Art. 60. - (1)** Lucrările pentru care s-a cerut introducerea restricției de viteză pot începe numai după semnalizarea completă a porțiunii respective de linie, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(2) Împuternicitul secției de întreținere a căii sau a secției de întreținere a instalațiilor, responsabil cu siguranța circulației și având funcția de cel puțin șef district, dacă este cazul, răspund de modul cum se aplică planul de semnalizare pe teren.

**Art. 61. -** În cazul șantierelor mobile - refacții, sudarea șinelor pentru realizarea căii fără joante, reparații periodice mecanizate de linie, lucrări specifice la linia de contact și alte asemenea - la care poziția kilometrică a restricției de viteză și uneori și treapta de viteză, se modifică în fiecare zi, responsabilul cu siguranța circulației din partea secției de întreținere a căii sau al executantului autorizat dacă este cazul, comunică din timp, prin înscrierile din RRLISC, modificările necesare și ora de la care se aplică acestea.

**Art. 62. - (1)** Modul de procedare privind introducerea unei trepte a restricției de viteză în cazul unei lucrări și funcția minimă pe care trebuie s-o aibă conducătorul acesteia, pentru lucrările elementare la linie, este prezentat în anexele 5a, 5b, 5c din prezentele instrucțiuni.

(2) Pentru lucrări complexe, precum refacția, reparația radicală a liniei, sudarea șinelor pentru realizarea căii fără joante, lucrările de linie executate cu mașini grele de cale și altele asemenea, treapta restricției de viteză ce se impune și funcția minimă a conducătorului lucrării sunt stabilite conform reglementărilor specifice fiecărui tip de lucrare.

**Art. 63. -** Anexele 5b și 5c la prezentele instrucțiuni stabilesc și condițiile de lucru, de circulație a trenurilor în timpul și după finalizarea lucrărilor și funcția minimă a personalului care conduce executarea acestora pe calea fără joante.

#### **§ 4. Ridicarea restricțiilor de viteză prevăzute**

**Art. 64. - (1)** Ridicarea restricțiilor de viteză din linie curentă și de pe liniile de primire – expediere din stații, se face de către împuternicitul șefului secției de întreținere a căii sau a instalațiilor având funcția de cel puțin șef district, după primirea comunicării scrise de la executantul autorizat că lucrările la linie sau instalații, pentru care s-a introdus restricția de viteză au fost finalizate.

(2) Acesta are obligația de a verifica personal dacă sunt respectate toleranțele instrucționale pentru vitezele prescrise, parametrii tehnici prevăzuți în contractul de execuție al lucrării și dacă sunt luate toate măsurile ce se impun pentru siguranța circulației.

(3) Numai după îndeplinirea condițiilor precizate la alin. (1) și (2) împuternicitul șefului secției de întreținere a căii sau a instalațiilor în funcție de cel puțin șef district, transmite o telefonogramă - din condica portativă a uneia din stațiile adiacente distanței de circulație pe care se aplică restricția de

viteză către IDM sau înscrie în RRLISC, ridicarea restricției de viteză, dispunând totodată și asupra ridicării semnalelor mobile de pe teren.

**Art. 65. - (1)** După primirea telefonogramei sau a înscrierii în RRLISC, referitoare la ridicarea restricției de viteză, IDM o înregistrează și o aduce imediat la cunoștință operatorului de circulație prin telefonogramă.

(2) Operatorul de circulație avizează toate stațiile de pe secția de circulație respectivă și operatorii de circulație de pe secțiile vecine despre ridicarea restricției de viteză prin dispoziție scrisă, stabilind trenurile în circulație care trebuie avizate de ridicarea restricției și stațiile care trebuie să facă avizarea în aceleași condiții ca și la introducerea lor.

(3) Dacă restricția de viteză respectivă este cuprinsă în BAR, dispoziția de nerespectare a înscrisului respectiv se aduce la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație.

(4) În cazul în care legăturile prin instalațiile TC cu operatorul de circulație sunt defecte, avizarea stațiilor cu privire la ridicarea restricțiilor de viteză se face prin telefonogramă de către IDM care a primit avizarea de ridicare a restricției de viteză, în aceleași condiții introducerii acestora.

(5) Restricțiile de viteză ridicate de pe teren se șterg imediat de pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză.

**Art. 66. - (1)** Telegrama sau faxul de ridicare a restricției de viteză se adresează factorilor care au fost avizați de introducerea restricțiilor de viteză, trebuie să fie redactată concis și clar, fără posibilități de interpretare și să cuprindă toate datele necesare identificării restricției de viteză, respectiv ziua și ora de la care aceasta se ridică.

(2) Pentru identificarea restricției de viteză ce urmează a fi ridicată se trece denumirea liniei și a stațiilor adiacente distanței de circulație pe care s-a aplicat restricția de viteză, punctele kilometrice care au limitat porțiunea de linie cu restricție de viteză, treapta de viteză, numărul liniei sau al liniilor în cazul liniilor duble sau multiple, stația, numărul și destinația liniei, în cazul în care a fost introdusă pe o linie din stație.

**Art. 67. - (1)** În cadrul șantierelor mobile pentru ridicarea restricției de viteză de pe liniile în abateră de primire - expediere din stație, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier, în funcție de cel puțin șef district face înscrieri corespunzătoare în RRLISC, în care indică ziua și ora la care se ridică restricția de viteză.

(2) Pentru restricțiile de viteză de pe liniile din stație, altele decât cele în abateră de primire – expediere, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier care ridică restricția de viteză, este în funcție de cel puțin șef echipă întreținere cale.

**Art. 68. -** În anumite cazuri stabilite de către regionala de cale ferată și aprobate de compartimentul de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, la finalizarea lucrărilor complexe și de volum mare - lucrări de poduri, tuneluri, consolidări de terasamente – secția de întreținere a căii, poate ridica restricția de viteză numai în urma verificărilor făcute în teren de o comisie de specialitate convocată de regionala de cale ferată, cu consemnarea în RRLISC de către șeful comisiei, a condițiilor de circulație impuse de situația existentă..

## *SECȚIUNEA a 2-a*

### **Restricții de viteză neprevăzute**

#### **§ 1. Introducerea pe teren a restricțiilor de viteză neprevăzute**

**Art. 69. -** Șefii districtelor de întreținere a căii, a podurilor, șefii de echipă, revizorii de cale și puncte periculoase precum și șefii districtelor de întreținere a instalațiilor trebuie să cunoască în orice moment starea tehnică a liniei, respectiv a instalațiilor iar pe timp de ploi torențiale, inundații, călduri

mari, polei, vânt puternic, viscol, trebuie să ia măsurile de siguranță a circulației impuse de împrejurări în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

**Art. 70.** - În cazul în care IDM dintr-o stație este sesizat de către personalul feroviar sau chiar de către o persoană străină de calea ferată cu privire la slăbirea sau defectarea liniei de cale ferată, a instalațiilor, respectiv a liniei de contact sau despre existența unor pericole care afectează siguranța circulației, acesta ia măsuri de oprire a circulației pe linia respectivă și avizează imediat prin telefonogramă operatorul de circulație, stațiile vecine precum și secția de întreținere a căii sau instalații și/sau dispecerul energetic feroviar.

**Art. 71.** - (1) După primirea avizării privind slăbirea sau defectarea liniei de cale ferată, primul tren se expediază numai însoțit de personal de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef echipă întreținere cale.

(2) În cazul în care se primește o avizare privind deteriorarea liniei de contact, de la personal de electrificare în funcție cel puțin electromecanic, nici un tren nu se mai expediază pe linia respectivă iar operatorul de circulație și dispecerul energetic feroviar sunt avizați imediat prin telefonogramă.

(3) În ordinul de circulație înmănat mecanicului pentru situațiile de la alin. (1), se menționează și următoarele:

a) oprirea obligatorie a trenului în limitele kilometrului care precede kilometrul la care a fost observată deteriorarea;

b) respectarea ordinelor date de personalul de întreținere a căii și/sau a instalațiilor, cu privire la viteza de circulație și opririle înscrise în foaia de parcurs la rubrica - observații.

**Art. 72.** - (1) Personalul de întreținere a căii, care s-a deplasat la fața locului, constată cauzele care au produs slăbirea liniei de cale ferată, ia măsuri pentru asigurarea porțiunii de linie slăbită sau cu defecte și pentru *pilotarea* trenurilor în circulație și raportează imediat șefului secției de întreținere a căii, cele constatate.

(3) Trenurile următoare se expediază în condițiile stabilite și menționate în RRLISC de personalul de întreținere a căii care a însoțit primul tren.

(2) În funcție de gravitatea situației din teren șeful secției de întreținere a căii se deplasează la punctul slăbit și stabilește condițiile de circulație a trenurilor, ia măsurile de semnalizare ce se impun și organizează lucrările de remediere a defectelor la linie.

**Art. 73** - (1) Personalul de întreținere a liniei de contact care s-a deplasat la fața locului constată cauzele care au produs slăbirea liniei de contact și starea tehnică a acesteia după care raportează imediat dispecerului energetic feroviar și șefului districtului de întreținere a liniei de contact cele constatate.

(2) Secția de întreținere a liniei de contact împreună cu dispecerul energetic feroviar, în funcție de gravitatea defectelor raportate din teren, stabilește condițiile de circulație.

**Art. 74.** - (1) Condițiile de circulație a trenurilor, stabilite la fața locului se înscriu în RRLISC sau se transmit prin telefonogramă IDM care la rândul său le transmite operatorului de circulație.

(2) Operatorul de circulație avizează telegrafic, prin fax sau prin telefonogramă unitățile menționate la art. 49 din prezentele instrucțiuni, comunicându-le situația liniei de cale ferată, respectiv a liniei de contact și datele restricției de viteză introduse.

(3) Operatorul de circulație are obligația să ia imediat măsuri pentru avizarea mecanicilor trenurilor privind introducerea restricției de viteză.

**Art. 75.** - La primirea avizului de introducere a restricției de viteză, compartimentul liniei sau instalații din regionala de cale ferată urmărește și coordonează măsurile stabilite pentru executarea lucrărilor necesare ridicării restricției de viteză, în cel mai scurt timp.

**Art. 76. - (1)** Pentru restricțiile de viteză care depășesc 5 zile, compartimentul linii sau instalații din regionala de cale ferată verifică situația de pe teren care impune restricția respectivă și împreună cu secția de întreținere a căii, respectiv secția de întreținere a liniei de contact, întocmesc imediat un program de lucru cu termene și evoluția restricției de viteză, corespunzător fazelor de lucru stabilite, până la ridicarea ei.

**(2)** Programul de lucru de la alin. (1) se aprobă de:

**a)** compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, pentru restricțiile de viteză introduse pe liniile curente și directe din stațiile amplasate pe liniile magistrale și principale, cu o durată mai mare de 30 de zile;

**b)** regionala de cale ferată în restul cazurilor.

**Art. 77. - (1)** Revizorii de cale, șefii de echipă, picherii și șefii districtelor de întreținere a căii, respectiv șefii districtelor de întreținere a liniei de contact trebuie să cunoască porțiunile expuse pericolului de inundații, alunecări de teren, căderi de stânci sau de copaci și altele asemenea, care pot fi periculoase pentru siguranța circulației.

**(2)** Aceștia au obligația cu ocazia intemperiilor, să revizuiască porțiunile de linie periculoase și să transmită toate datele necesare actualizării evidențelor acestor puncte în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

**Art. 78. –** Porțiunile căii expuse inundațiilor se stabilesc periodic – anual – de către secțiile de întreținere a căii, se aduc la cunoștința stațiilor și reguletoarelor de circulație, și se afișează în biroul de mișcare al stației și în biroul operatorului de circulație.

**Art. 79. - (1)** În cazul în care în timpul unei ploi torențiale, personalul de întreținere a căii nu a dat nici un aviz în legătura cu circulația trenurilor peste porțiunile de linie expuse pericolului de inundații, IDM din proprie inițiativă, dispune prin ordin de circulație ca trenurile să fie conduse peste porțiunile respective cu atenție deosebită și cu o viteză de cel mult 5 km/h și avizează operatorul de circulație despre această situație.

**(2)** În cazul în care linia este inundată iar apa depășește suprafața de rulare a șinei, mecanicul ia măsuri de oprire a trenului până la sosirea personalului de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef echipă întreținere cale, care urmează să stabilească și să comunice stațiilor în cel mai scurt timp condițiile de circulație a trenurilor.

**(3)** Avizul asupra reluării circulației trenurilor se acordă numai după ce linia a fost revizuită de șeful de echipă, picherul sau șeful districtului de întreținere a căii, care, la nevoie, ia măsuri pentru semnalizarea și repararea liniei.

**(4)** În cazul prezentat la alin. (2), personalul de întreținere a căii are obligația să stabilească și să comunice stațiilor, în cel mai scurt timp condițiile de circulație a trenurilor, IDM avizând operatorul de circulație, conform reglementărilor specifice în vigoare.

**(5)** În cazul în care circulația trenurilor trebuie să se facă cu restricție de viteză, personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef district, pentru linia curentă și liniile de primire – expediere sau în funcția de șef echipă pentru celelalte linii, face avizarea introducerii pe teren a restricției necesare, prin telefonogramă din condica portativă și/sau înscriere în RRLISC, către IDM, care în continuare, avizează operatorul de circulație conform reglementărilor specifice în vigoare.

**Art. 80. - (1)** În cazul în care apar condiții meteorologice deosebite - ploi, vânt cu viteză mai mare de 60 km/h, ploi puternice și altele asemenea - personalul de cale ferată care constată oscilații ale catenarei avizează imediat, prin orice mijloace, direct sau prin intermediul IDM, pe dispecerul energetic feroviar.

**(2)** După primirea avizării, în cazurile prevăzute la alin. (1), dispecerul energetic feroviar dispune către operatorul de circulație restricționarea vitezei trenurilor remorcate electric pe zona respectivă până la limita evitării oricărui pericol și îndrumă personalul de electrificare, în funcție de cel puțin electromecanic, pentru verificarea catenarei în zona afectată.



(3) După ce personalul de electrificare transmite dispecerului energetic feroviar constatările de pe teren, dispecerul energetic feroviar comunică operatorului de circulație treapta la care se restricționează viteza de circulație a trenurilor remorcate electric, iar acesta avizează IDM din stațiile amplasate în zona afectată, care la rândul lor avizează mecanicii, prin ordin de circulație.

**Art. 81.** - În cazul în care starea liniei de contact impune introducerea restricției de viteză, împuternicitul secției de întreținere a instalațiilor de electrificare în funcție de cel puțin șef de district, procedează conform art. 43 - 63 din prezentele instrucțiuni.

## **§ 2. Ridicarea restricțiilor de viteză neprevăzute**

**Art. 82.** - (1) Ridicarea restricțiilor de viteză neprevăzute se face în aceleași condiții cu cele stabilite pentru restricțiile de viteză prevăzute, după cum este reglementat la art. 64 - 68 din prezentele instrucțiuni.

(2) În cazul în care restricția de viteză neprevăzută este ridicată de către șeful de district sau în cazuri speciale în care circulația este reluată în urma reviziei liniei de către șeful de echipă sau picher, șeful sau șeful adjunct al secției de întreținere a căii, procedează în cel mai scurt timp la revizia liniei, pentru a constata dacă sunt respectate toate măsurile de siguranța circulației.

(3) În cazul în care restricția de viteză neprevăzută a fost dispusă de către dispecerul energetic feroviar ca urmare a condițiilor meteorologice nefavorabile, ridicarea acesteia se face de către operatorul de circulație cu acordul dispecerului energetic feroviar, după ce acesta a primit, de la personalul de electrificare trimis în zona afectată, avizarea că au încetat fenomenele meteorologice care au impus introducerea restricției și catenara permite circulația cu viteza normală.

### *SECȚIUNEA a 3-a*

#### **Agravări și ameliorări ale restricțiilor de viteză**

**Art. 83.** - (1) Agravarea unei restricții de viteză existente se tratează în același fel ca și introducerea unei restricții de viteză prevăzută sau neprevăzută, în conformitate cu art. 43 - 63 din prezentele instrucțiuni.

2) Prin agravarea unei restricții de viteză se înțelege modificarea restricției prin reducerea treptei de viteză sau prin majorarea distanței de circulație pe care restricția se aplică.

**Art. 84.** - (1) Ameliorarea unei restricții de viteză existente se tratează în același fel ca și ridicarea unei restricții de viteză prevăzută, conform art. 64 - 68 cu deosebirea că în asemenea cazuri, semnalele mobile se reamplasează sau rămân pe loc, înlocuindu-se numai indicatorul care indică treapta de viteză, corespunzător noii situații.

(2) Prin ameliorarea unei restricții de viteză se înțelege modificarea restricției prin majorarea treptei de viteză sau prin reducerea distanței pe care restricția acționează.

### *SECȚIUNEA a 4 - a*

#### **Alte prevederi cu privire la restricțiile de viteză**

##### **§ 1. Restricții de viteză pe linii din stații**

**Art. 85.** - (1) Introducerea, agravarea, ameliorarea și ridicarea restricțiilor de viteză în cazul lucrărilor executate pe liniile din stații se face de personalul de întreținere, în funcție de cel puțin șef de district pentru liniile curente și liniile de primire - expediere din stații și în funcție de cel puțin șef de echipă pentru restul liniilor din stații.

(2) Pentru restricțiile de viteză datorate stării liniei de contact introducerea și ridicarea acestora se face de către împuternicitul secției de întreținere a acesteia.

**Art. 86. - (1)** Pentru introducerea, agravarea, ameliorarea și ridicarea restricțiilor de viteză pe linii din stații, se fac înscrieri corespunzătoare în RRLISC.

(2) Introducerea, evidențierea, verificarea și ridicarea restricțiilor de viteză de pe liniile stației, altele decât liniile de primire –expediere, precum și de pe liniile de cale ferată ale agenților economici se fac în cazul restricțiilor de viteză de pe liniile de primire – expediere, fără a fi transmise operatorului de circulație.

(3) Începerea lucrărilor nu este permisă fără acoperirea cu semnale mobile a locului lucrărilor și fără consimțământul scris al IDM, conform reglementările specifice în vigoare.

## **§. 2 Restricții de viteză introduse la executarea lucrărilor cu specific SCB**

**Art. 87. - (1)** În cazul în care pentru lucrările de revizie, întreținere și reparație a instalațiilor SCB este necesar să se introducă restricții de viteză, aprobarea acestora se dă conform prevederilor de la capitolul III din prezentele instrucțiuni.

(2) Formele pentru aprobarea restricțiilor de viteză, măsurile de introducere și de ridicare a restricțiilor de viteză, cât și acoperirea cu semnale mobile a locurilor periculoase din linia curentă sau stații se întocmesc, se iau și respectiv se asigură de către personalul de întreținere a instalațiilor, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(3) Fac excepție de la prevederile alin. (2) restricțiile de viteză determinate de executarea lucrărilor de revizie, întreținere și reparație a instalațiilor SCB de la macazurile centralizate, când circulația trenurilor se face cu semnale pe oprire, în aceste cazuri fiind obligatorie aprobarea pentru scoaterea instalațiilor din funcție conform reglementărilor specifice;

(4) În cazurile de la alin. (3) se procedează conform reglementărilor specifice în vigoare, menționându-se de către personalul SCB, în RRLISC, că în ordinul de circulație ce se eliberează pentru autorizarea depășirii semnalelor de intrare, trecere, parcurs, ieșire și manevră în poziția pe oprire, se specifică viteza de circulație de 20 km/h în zona macazurilor.

## **§ 3. Montarea în cale a inductoarelor autostop aferente semnalizării restricțiilor și limitărilor de viteză**

**Art. 88 - (1)** Montarea în cale a inductoarelor autostop aferente semnalizării restricțiilor și limitărilor de viteză se face de personalul de întreținere a instalațiilor SCB, la solicitarea scrisă a secției de întreținere a căii.

(2) Demontarea din cale a inductoarelor, la ridicarea sau la modificarea treptelor restricțiilor sau limitărilor de viteză, se face de personalul de întreținere a instalațiilor SCB, la solicitarea scrisă a secției de întreținere a căii, transmisă cu cel puțin 3 zile înainte de data desființării sau modificării treptei pentru restricția sau limitarea de viteză respectivă.

(3) Întreținerea inductoarelor autostop aferente restricțiilor și limitărilor de viteză se face de personalul de întreținere a instalațiilor SCB, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

(4) Personalul de întreținere a căii care răspunde de semnalizarea restricțiilor și limitărilor de viteză respective verifică zilnic, prin revizorul de cale, integritatea și buna fixare a inductoarelor autostop, comunicând eventualele nereguli personalului SCB pentru remediere.

(5) Personalul SCB, cu ocazia montării și punerii în funcțiune a inductoarelor autostop precum și în cazul verificărilor după semnalarea unor nereguli, întocmește o notă de constatare în două exemplare în care se consemnează constatările asupra funcționării instalației.

Un exemplar din nota de constatare se predă personalului de întreținere a căii responsabil cu semnalizarea restricției sau limitării de viteză, iar un exemplar se păstrează de personalul SCB care a făcut constatarea.

#### § 4. Trepte de viteză ale restricțiilor

**Art. 89 - (1)** Treptele restricțiilor de viteză sunt: 5 km/h, 10 km/h, 15 km/h, 20 km/h, 25 km/h, 30 km/h sau mai mari după cum semnalele de reducere a vitezei indică una din aceste viteze.

**(2)** La executarea lucrărilor de linie, se folosește treapta minimă de viteză de 30 km/h pe liniile curente și directe din stațiile amplasate pe liniile magistrale și principale și 15 km/h pe restul liniilor.

**(3)** În cazuri speciale se pot aplica alte trepte de viteză cu aprobarea compartimentului linii din centrul gestionarului infrastructurii feroviare.

**(4)** Redeschiderea liniilor în urma accidentelor și evenimentelor feroviare se face cu asigurarea condițiilor de circulație pentru viteza minimă de 10 km/h; în cazuri bine justificate, viteza minimă poate fi de 5 km/h, cu aprobarea conducerii regionale de cale ferată.

**(5)** Pe liniile duble, în cazul în care pe una din linii se execută lucrări de refacție, ciuruire integrală a prisme de piatră spartă, sudura căii și alte asemenea, pe linia alăturată, pe distanța de lucru a șantierului, pentru protecția personalului care lucrează la linie, viteza de circulație se stabilește în funcție de condițiile locale de lucru, de regulă la 50 km/h.

### CAPITOLUL IV

#### Stabilirea adaosurilor de timpi de mers datorate restricțiilor de viteză

##### SECȚIUNEA I

#### Elemente de calcul ale adaosurilor de timpi de mers

**Art. 90. - (1)** Calculul adaosurilor de timpi de mers datorate restricțiilor de viteză este prevăzut în anexele 6, 7 și 8 la prezentele instrucțiuni.

**(2)** Anexa 6 cuprinde adaosurile de timp de mers, exprimate în minute, în cazul trenurilor rapide și similare lor - IC, ICE, EC, EN și exprese - accelerate, de persoane, necesare pentru încetinirea mersului de la viteza maximă a trenului până la viteza restricției sau până la oprirea trenului, precum și pentru accelerarea mersului până la viteza maximă admisă a trenului.

**(3)** Anexa 7 cuprinde aceleași adaosuri de timp de mers, necesare în cazul trenurilor mixte, militare, de coletărie și mesagerie, accelerate directe și locale de marfă, convoaie și de serviciu, frânate cu frâna automată cu acțiune înceată, mixtă ori de mână.

**(4)** Anexele 6 și 7 cuprind adaosurile de timp de mers pentru trenurile remorcate cu locomotive diesel, electrice și hidraulice.

**(5)** Anexa 8 cuprinde timpii de mers necesari parcurgerii anumitor distanțe - distanțe de la 50 m la 1000 m cu anumite viteze de circulație.

**Art. 91. - (1)** Lungimea porțiunii de linie pe care se aplică restricția de viteză este egală cu distanța dintre cele două palete, care semnalizează limitele restricției de viteză.

**(2)** În cazul în care lungimea porțiunii de linie cu restricție de viteză este cuprinsă între două valori succesive din anexa 8, în calcul se consideră lungimea imediat superioară; de exemplu dacă restricția de viteză este semnalizată pe o lungime de 218 m, în calcul se consideră 250 m, iar dacă este semnalizată pe 320 m în calcul se consideră 350 m.

**Art. 92. -** Lungimile medii ale trenurilor care se iau în calcul pentru calcularea adaosurilor de timp de mers, sunt stabilite în tabelul nr. 1 din prezentele instrucțiuni.

Tabelul nr.1

Felul trenului	Lungimea trenului - m	
	pentru linii	
	Magistrale și principale	Secundare

a) Trenuri automotoare, locomotive izolate sau convoaie de locomotive	100	100
b) Trenuri de călători, de coletărie și mesagerii	300	200
c) Trenuri militare, mixte, de marfă și convoaie	700	500
d) Trenuri de serviciu	Lungimea reală a trenului	Lungimea reală a trenului

**Art. 93. - (1)** Trecerea trenurilor peste porțiunile de linie cu restricție de viteză sau limitare de viteză, se face cu viteza redusă indicată de semnale, cu toată lungimea trenului.

**(2)** Accelerarea trenului pentru mărirea vitezei la valoarea vitezei stabilite, după depășirea restricției, se face la semnalul *înainte* dat de agentul de la urma trenului, când ultimul vagon a depășit porțiunea de linie care are restricție de viteză, sau la aprecierea mecanicului, dacă trenul este fără agent la urmă, iar în cazul remorcării trenurilor cu locomotivă împingătoare, la semnalul *desfă frâna*, dat de mecanicul acestei locomotive după parcurgerea porțiunii de linie cu restricție de viteză.

**(3)** Transmiterea de către agentul de la urma trenului sau mecanicul locomotivei împingătoare a semnalului de depășire cu ultimul vehicul feroviar a porțiunii de linie cu restricție de viteză, se poate face și prin stația radio de emisie - recepție.

#### SECȚIUNEA a 2-a

##### Modul de calcul al adaosurilor de timp de mers datorate restricțiilor de viteză

**Art. 94. - (1)** Adaosul de timp de mers necesar reducerii vitezei maxime a trenului la viteza restricției sau readucerea trenului la viteză maximă, se determină intersectând coloana care indică viteza maximă a trenului respectiv, cu rândul care indică viteza restricției din anexele 6 și 7.

**(2)** Cu ajutorul anexei 8 se calculează adaosul de timp de mers datorită trecerii întregului tren peste porțiunea cu restricție de viteză, care este diferența dintre timpul necesar parcurgerii porțiunii de linie cu restricție de viteză de către tot trenul, cu viteza restricției și timpul necesar parcurgerii aceleiași distanțe, cu viteza maximă admisă a trenului.

**Art. 95. - (1)** Adaosul de timp de mers total se determină adunându-se timpii stabiliți conform reglementărilor de la art. 94 din prezentele instrucțiuni.

**(2)** Adaosurile de timp de mers totale se aproximează prin rotunjire la 0,50 minute partea cuprinsă între 0,01 minute și 0,50 minute și la 1 minut cea cuprinsă între 0,51 - 1,00 minute.

**(3)** Calculul adaosurilor de timp de mers pentru o restricție de viteză simplă se prezintă în anexa 9a iar pentru o restricție de viteză în trepte în anexa 9b, la prezentele instrucțiuni.

**Art. 96. - (1)** În telegramele de introducere a restricțiilor de viteză se comunică numai trei adaosuri de timp de mers: pentru trenuri automotoare, pentru trenuri de călători și pentru trenuri de marfă;

**(2)** Exemple de valori ale adaosurilor de timp de mers care se comunică în telegramele de introducere a restricțiilor de viteză pentru trenurile de la alin. (1) :

	Exemplul I	Exemplul II
- la trenuri automotoare	2,0 min.	5,5 min.
- la trenuri de călători	3,5 min.	8,5 min.
- la trenuri de marfă	4,0 min.	6,0 min.

**(3)** Adaosurile de timp de mers pentru restricțiile de viteză neprevăzute se stabilesc de către compartimentele linii din regionalele de cale ferată.

(4) Pentru restricțiile de viteză prevăzute, adaosurile de timp de mers sunt stabilite în planul de mers aprobat.

Stabilirea acestor adaosuri se face de către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

(5) Același mod de calcul se aplică și în cazul liniilor de cale ferată îngustă, cu deosebirea că lungimea trenului se consideră egală cu:

- 150 m.....pentru trenurile de călători și mixte;
- 200 m.....pentru trenurile de marfă.

## CAPITOLUL V

### Închideri de linie și/ sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact

#### SECȚIUNEA 1-a

### Închideri de linie și scoateri de sub tensiune planificate ale liniei de contact

#### § 1. Aprobarea efectuării închiderilor de linie și scoaterilor de sub tensiune planificate ale liniei de contact

**Art. 97. - (1)** Aprobarea efectuării închiderilor de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact și a scoaterilor de sub tensiune planificate ale liniei de contact pentru liniile curente sau din stații se dă de către:

a) regulatorul de circulație în toate cazurile în care nu se produc anulări și/sau modificări în mersul trenurilor de călători și marfă;

b) regionala de cale ferată, în cazuri în care se produc anulări și/sau modificări în mersul trenurilor de orice fel, cu excepția cazurilor în care este afectat mersul trenurilor interregionale și internaționale, pentru care se cere aprobarea compartimentului de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare.

(2) Avizarea operatorilor de transport feroviar și a unităților interesate precizate la art. 103 referitoare la aprobarea efectuării închiderilor de linie se face de către regionala de cale ferată atunci când este afectat mersul trenurilor regionale și de compartimentul de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare atunci când este afectat mersul trenurilor interregionale și internaționale.

**Art. 98. -** Închiderile de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact și a scoaterilor de sub tensiune planificate ale liniei de contact se acordă, în ferestrele din grafic aprobate, urmând să se ia măsurile necesare pentru respectarea strictă a duratei închiderii de linie aprobată.

**Art. 99. - (1)** Modificările de mers la trenurile de marfă în vederea asigurării închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune aprobate ale liniei de contact se coordonează, avizează și efectuează ca și la trenurile de călători, în toate cazurile când închiderile de linie sau scoaterile de sub tensiune ale liniei de contact urmează să se acorde zilnic pe o perioadă mai mare de 5 zile.

(2) În cazuri în care perioada cu închideri de linie sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact este de cel mult 5 zile, trenurile de marfă al căror mers se modifică datorită închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune, circulă conform dispozițiilor operative date de subunitatea de dirijare și urmărire a traficului feroviar.

**Art. 100. -** În cazul în care, pentru realizarea unor închideri ale liniei sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact ferestrele din grafic și/sau modificările de mers de tren aprobate prin graficul de circulație nu se pot respecta, din motive bine întemeiate, regionalele de cale ferată întocmesc variante de grafic de circulație, care se avizează și aprobă de către compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare cu avizarea operatorilor de transport feroviar interesați.

## **§ 2. Metodologia de solicitare și aprobare a închiderilor de linie și/sau a scoaterilor de sub tensiune planificate ale liniei de contact**

**Art. 101. - (1)** Cererile pentru aprobarea efectuării închiderilor de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact planificate se adresează de către executantul autorizat al lucrărilor, secției de întreținere a căii și secției de întreținere a instalațiilor în raza căreia se execută lucrarea.

(2) În cazul lucrărilor de IFTE, de SCB și de TC, programele de lucru lunare se corelează pe cât posibil cu lucrările la linii.

(3) În cazul scoaterii de sub tensiune, cererea se adresează de fiecare executant autorizat, secției de întreținere a liniei de contact pe raza căreia se execută lucrarea.

(4) Cererea pentru aprobarea efectuării închiderii de linie sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact planificate trebuie însoțită, în cazul lucrărilor complexe care afectează stabilitatea liniilor și buna funcționare a instalațiilor, de un grafic de execuție întocmit de executantul autorizat al lucrărilor și de un proces verbal încheiat între acesta, secția de întreținere a căii și secția de întreținere instalații, iar în cazul lucrărilor din stații și cu șefii stațiilor respective.

(5) Procesul verbal menționat la alin. (4) trebuie să cuprindă: condițiile de execuție a lucrării, liniile și instalațiile afectate, modul de repunere în funcție a liniei de contact, precum și condițiile de circulație și manevră pe durata de execuție a lucrării și măsurile de siguranță a circulației și protecție a muncii.

(6) După analizarea cererii prin care se solicită aprobarea efectuării închiderii de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact planificate, secția de întreținere a căii și respectiv secția de întreținere a liniei de contact, înaintează cererea de închidere la regulatorul de circulație, dacă aprobarea efectuării închiderii este de competența acestuia sau la compartimentele de linii și instalații din regionala de cale ferată dacă aprobarea este de competența regionalei de căi ferate.

(7) Secția de întreținere a căii avizează, atunci când este cazul și alte unități interesate - secții de întreținere instalații, stații.

(8) Cererile pentru aprobarea efectuării închiderilor de linie sau a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact planificate se analizează în comisiile de la regulatorul de circulație sau de la regionalele de cale ferată, conform competențelor de aprobare.

(9) Cererea pentru aprobarea efectuării închiderii permanente prevăzute la art. 30, se înaintează de către regionala de cale ferată pe raza căreia se execută lucrările la compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, cu cel puțin 60 zile înainte de începerea lucrărilor.

Telegrama de aprobare a efectuării unei astfel de închideri se emite de compartimentul de trafic din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, cu cel puțin 25 zile înainte de începerea lucrărilor.

**Art. 102. - (1)** Cererea pentru aprobarea efectuării închiderii de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact sau a scoaterii de sub tensiune planificate a liniei de contact, transmisă de secția de întreținere a căii sau a instalațiilor cuprinde:

a) denumirea stațiilor între care se execută lucrarea sau a stației în care se execută lucrarea și poziția kilometrică a porțiunii de linie ce urmează să fie închisă;

b) cauza pentru care se cere închiderea de linie;

c) ziua și ora închiderii și deschiderii liniei cu/fără scoatere de sub tensiune a liniei de contact, respectiv perioada în cazul închiderilor zilnice sau durata închiderii permanente și condițiile de circulație;

d) executantul autorizat al lucrărilor;

e) numele responsabilului cu siguranța circulației, a conducătorului lucrărilor și a agenților de acoperire;

f) modul de acoperire a porțiunii de linie închisă;

g) stația în care responsabilul cu siguranța circulației înscrie în RRLISC solicitarea de închidere a liniei cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, respectiv avizarea pentru deschiderea liniei cu repunerea sub tensiune.

(2) În cazul liniei duble, în cerere se precizează dacă închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact se referă la firul I, la firul II sau la ambele fire de circulație, iar pentru liniile din stații se specifică numărul liniei, dacă este directă sau în abatere, de primire - expediere a trenurilor, respectiv destinația pentru celelalte linii sau grupe de linii scoase de sub tensiune.

**Art. 103. - (1)** Aprobarea efectuării închiderii de linie cu/fără scoaterea de sub tensiune a liniei de contact sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact dată de regulatorul de circulație, se comunică de acesta telegrafic sau prin fax, cu cel puțin 3 zile înainte de data stabilită pentru efectuarea închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune la:

- a) stațiile interesate;
- b) operatorii de transport feroviar;
- c) districtele L, IFTE, SCB și TC, după caz;
- d) secțiile de întreținere a căii și secțiile de întreținere a instalațiilor;
- e) executantul autorizat;
- f) compartimentele de specialitate din regionala de cale ferată;
- g) alte unități interesate.

(2) Unitățile avizate înștiințează și instruiesc personalul interesat asupra închiderii liniei curente sau a liniilor din stații sau scoaterilor de sub tensiune.

**Art. 104. - (1)** Aprobările pentru efectuarea închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, date de regionala de cale ferată, se comunică telegrafic sau prin fax de către compartimentul trafic al acesteia, la:

- a) stațiile interesate;
- b) operatorii de transport feroviar;
- c) districtele L, IFTE, SCB și TC;
- d) secțiile de întreținere a căii și la secțiile de întreținere a instalațiilor;
- e) executantul autorizat;
- f) regulatorul de circulație;
- g) compartimentele de specialitate din regionala de cale ferată;
- h) compartimentul regional de siguranța circulației;
- i) regionalele de cale ferată interesate;
- j) compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare;
- k) alte unități interesate.

(2) Închiderile de linie sau scoaterile de sub tensiune planificate ale liniei de contact, a căror aprobare de efectuare a fost dată de regionala de cale ferată, se avizează unităților interesate de către compartimentul trafic la următoarele termene:

a) cu 10 zile înainte de efectuarea lor, când acestea conduc la: schimbarea sistemului de circulație prin modificarea instalațiilor de centralizare, descentralizarea stațiilor, desființarea sau înființarea unor puncte de secționare, mutări de semnale, modificarea livretelor cu mersul trenurilor și orice alte schimbări care atrag după sine modificarea condițiilor de lucru în circulația trenurilor, precum și în cazurile când se produc anulări ale trenurilor de călători cu regim de rezervare a locurilor;

b) cu 5 zile înainte de efectuarea lor, pentru celelalte cazuri.

(3) Unitățile avizate înștiințează și instruiesc personalul interesat asupra închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact din linie curentă sau a liniilor din stații.

**Art. 105. - (1)** Pentru respectarea termenelor de comunicare a aprobărilor, precizate la art. 103 și 104 din prezentele instrucțiuni, cererile respective pentru închideri de linie sau scoateri de sub tensiune a liniei de contact planificate se întocmesc cu cel puțin:

a) 5 zile înainte de data pentru care se solicită închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, când aprobarea efectuării închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune este de competența regulatorului de circulație;

b) 15 zile înainte în cazurile speciale arătate la art. 104 alin. (2) lit. a) când aprobarea efectuării închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact este de competența regionalei de cale ferată;

c) 10 zile înainte de data pentru care se solicită închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune, a liniei de contact în celelalte cazuri când aprobarea efectuării închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune este de competența regionalei de cale ferată.

(2) În cazul în care este necesar avizul compartimentelor de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, acesta se obține de către compartimentul trafic din regionala de cale ferată, prin telefonogramă sau fax.

(3) Executantul autorizat al lucrărilor intervine la secția de întreținere a căii cu 2 zile înainte față de termenele stabilite la alin. (1) pentru primirea cererii în vederea închiderii de linie sau a scoaterii de sub tensiune.

**Art. 106. - (1)** După primirea aprobării și cel puțin cu 2 zile înainte de data fixată pentru închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, șeful secției de întreținere a căii împreună cu șeful districtului, respectiv și - dacă este cazul - cu responsabilii cu siguranța circulației ai secției de întreținere a instalațiilor sau ai executantului autorizat, întocmesc planul de acoperire cu semnale mobile de oprire și de dublare cu agenți de semnalizare a discurilor roșii la capetele stațiilor.

(2) Lucrările pregătitoare ce trebuie executate și alte măsuri necesare, pentru ca închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact să se poată efectua la data și în condițiile aprobate se stabilesc de către:

a) șeful secției de întreținere a căii împreună cu șeful districtului respectiv, când lucrarea se execută de către secție;

b) șeful secției de electrificare împreună cu șeful districtului de linie de contact, când lucrarea se execută de către secție;

c) personalul prevăzut la lit. a) și b) împreună cu șeful de șantier și șeful punctului de lucru, când lucrarea este realizată de către executanți autorizați.

(3) Atunci când este cazul, la întocmirea planului de acoperire cu semnale mobile al lucrării ia parte și delegatul subunității de întreținere a instalațiilor SCB.

### **§ 3. Modul de efectuare a închiderilor de linie și/sau a scoaterilor de sub tensiune planificate ale liniei de contact**

**Art. 107. - (1)** În ziua fixată prin telegrama de aprobare a efectuării închiderii planificate, se procedează astfel:

a) împutemicitul secției de întreținere a căii, responsabil cu siguranța circulației, în funcție de cel puțin șef district sau, pentru scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, în funcție de cel puțin electromecanic, solicită în scris în RRLISC, impiegatului de mișcare dintr-una din stațiile adiacente închiderea liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact;

b) IDM înscrie în RRLISC, *Luat la cunoștință*, semnează, menționând numele și ora, după care înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite prin telefonogramă operatorului de circulație, cererea de închidere a liniei de cale ferată și/sau scoatere de sub tensiune a liniei de contact;

c) operatorul de circulație împreună cu IDM din stațiile între care urmează să se închidă linia curentă și/ sau să se scoată de sub tensiune linia de contact, verifică starea de liber a liniei curente, dacă sunt îndeplinite condițiile din telegrama de aprobare a efectuării închiderii sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact și după confirmarea dată de dispecerul energetic privind scoaterea de sub tensiune, dacă este cazul, dă dispoziție scrisă IDM și/sau dispecerului energetic feroviar, precizând



ora începerii închiderii sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, durata, responsabilul cu siguranța circulației și numărul telegramii de aprobare a efectuării închiderii;

**d)** după colaționare, dispoziția scrisă sau telefonograma operatorului de circulație, privind acordarea închiderii de linie și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact se confirmă de primire cu număr și oră de către fiecare IDM.

**e)** IDM din cele două stații între care s-a aprobat închiderea liniei curente transmit dispoziție scrisă posturilor din subordine și posturilor de barieră din stație și din linie curentă pentru închiderea liniei curente, precum și pentru montarea și supravegherea discurilor roșii mobile și a șuntului, cu precizarea intervalului de închidere;

**f)** IDM al stației din care s-a cerut închiderea de linie și/sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, înscrie în RRLISC pe rând liber că operatorul de circulație a aprobat cererea pentru închidere și/sau scoaterea de sub tensiune solicitată, menționând numărul dispoziției de aprobare, ora efectivă de la care poate începe lucrarea, semnează și notează ora, iar împuternicitul SC al lucrării, respectiv împuternicitul secției de întreținere a căii sau a instalațiilor menționează *Luat la cunoștință*, nominalizează agenții autorizați pentru amplasarea –ridicarea și supravegherea discurilor roșii mobile, dacă este cazul, după care notează ora luării la cunoștință și semnează.

**(2)** Ieșirile în linie curentă închisă din stațiile dotate cu instalații de centralizare electrodinamică, denumite în continuare CED și instalații de centralizare electronice, denumite în continuare CE se acoperă cu discuri roșii mobile montate și supravegheate de agenții autorizați ai executantului lucrărilor dotați cu mijloace de telecomunicație, stabiliți prin telegrama de aprobare a închiderii, acolo unde nu se aplică alte sisteme de interzicere – restricționare - a efectuării parcurșurilor de expediere din stație spre linia curentă, prevăzute de reglementările specifice aprobate de către autoritatea de stat în transporturile feroviare și avizate de Autoritatea Feroviară Română –AFER, denumit în continuare AFER.

**(3)** În stațiile înzestrate cu instalații CED și CE dotate cu sistemul aprobat de blocare a parcurșurilor de circulație către linia curentă închisă, este permisă acoperirea liniei curente închise cu ajutorul acestui sistem.

**(4)** La ieșirea trenului pe linie curentă închisă, ridicarea și montarea discurilor roșii mobile se realizează din dispoziția scrisă a IDM.

**(5)** Când legăturile telefonice cu operatorul de circulație sunt întrerupte, atribuțiile operatorului de circulație privind închiderea liniei revin IDM din stația cu sens de prioritate, prin dispoziția scrisă dată stației vecine, numai după primirea comunicării de la responsabilul SC al lucrării; dispoziția scrisă se transmite urgent de IDM din stația cu sens de prioritate către responsabilul SC al lucrării prin radiotelefon sau prin curier.

**(6)** Se interzice începerea lucrărilor în linie curentă dacă responsabilul cu siguranța circulației nu a primit dispoziția de acordare a închiderii liniei sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact și înainte de acoperirea cu semnalele mobile de oprire a zonei de lucru.

Dacă lucrările afectează și instalațiile SCB, la începerea lor trebuie să fie prezent și delegatul SCB în funcție de cel puțin de electromecanic.

**(7)** Pentru circulația trenului de lucru și a utilajelor pe linie curentă închisă, ridicarea și amplasarea discurilor roșii mobile se face din dispoziția scrisă a IDM transmisă posturilor din subordine – dacă acestea există – sau agenților autorizați pentru amplasarea – ridicarea și supravegherea discurilor roșii nominalizați în RRLISC de către responsabilul SC al lucrării, conform prevederilor de la alin (1) lit. f); dispoziția IDM privind montarea sau ridicarea discurilor roșii pe teren se înregistrează în condica postului de către personalul din subordine, sau în condica portativă a stației de către agenții autorizați.

**(8)** Pe secțiile electrificate, în cazul închiderilor de linie cu scoatere de sub tensiune a liniei de contact, lucrările la linie ale căror procese tehnologice presupun folosirea de utilaje care intră în zona de influență a liniei de contact, nu se încep decât după ce responsabilul SC pe șantier a primit și confirmarea scrisă din partea delegatului secției de electrificare că linia de contact a fost scoasă de sub tensiune și a fost legată la pământ.

(9) În telegrama de aprobare a închiderii de linie și/sau a scoaterii de sub tensiune a liniei de contact se poate stabili, dacă este necesar, supravegherea activității de circulație a trenurilor și de manevră a vehiculelor feroviare, de către șeful stației sau/și de către alt personal cu responsabilități în siguranța circulației.

**Art. 108. - (1)** Dacă lucrările nu se poate efectua la data stabilită, respectiv închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact urmează a se amâna, șeful secției de întreținere a căii sau a instalațiilor sau împuternicitul său cel puțin în funcție de șef district, în baza avizului scris al conducătorului lucrărilor atunci când este cazul, comunică telegrafic sau prin fax, în timp util, despre amânarea închiderii și neefectuarea lucrărilor, planificate, tuturor unităților cărora li s-a comunicat aprobarea, precum și unităților care au emis aprobarea - compartimentul trafic din regionala de cale ferată - respectiv regulatorul de circulație.

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1) se stabilesc cauzele care au condus la neefectuarea lucrărilor cu închidere de linie sau scoatere de sub tensiune a liniei de contact.

(3) Fiecare caz de amânare produs din vina personalului gestionarului infrastructurii feroviare se cercetează de revizoratul de siguranța circulației, pentru stabilirea cauzelor și a măsurilor organizatorice și disciplinare ce se impun, conform reglementărilor specifice în vigoare.

(4) Pentru fiecare caz de amânare a închiderii de linie aprobate în vederea executării lucrărilor de către executantul autorizat, regionala de cale ferată ia măsuri conform prevederilor contractului de execuție.

(5) Aprobările de efectuare a închiderilor de linie sau a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact, care provoacă anulări și/sau modificări în mersul trenurilor de călători și marfă, se consideră anulate, dacă nu se efectuează în zilele stabilite în aprobare.

(6) Aprobările de efectuare a închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune, care nu provoacă anulări și/sau modificări în mersul trenurilor de călători și marfă, se pot amâna pe o durată de cel mult 5 zile lucrătoare, fără a necesita o nouă aprobare.

(7) Se pot amâna pe o durată de cel mult 5 zile lucrătoare și închiderile de linie sau scoaterile de sub tensiune ale liniei de contact, care provoacă anulări și/sau modificări în mersul trenurilor de călători și marfă, aprobate a se efectua zilnic pe o anumită perioadă de timp, fără a necesita o nouă aprobare, dacă termenul final de realizare a lucrărilor nu se modifică.

(8) În comunicările telegrafice sau prin fax referitoare la amânarea închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact se fac precizările necesare după caz.

**Art. 109. - (1)** La închiderea planificată a liniilor din stație fără scoatere de sub tensiunea a liniei de contact, împuternicitul secției de întreținere a căii responsabil cu SC pe șantier, înscrie în RRLISC de la biroul de mișcare, lucrările care se execută și linia care se închide, precizând numărul și data telegramii de aprobare și intervalul de timp în care se execută lucrarea, precum și eventualele condiții suplimentare privind efectuarea circulației trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.

(2) IDM, pe baza înscrierii făcute de împuternicitul subunității de întreținere a căii, procedează astfel:

a) înscrie în RRLISC, *Luat la cunoștință*, semnează și notează ora;

b) verifică dacă sunt respectate condițiile din telegrama de aprobare;

c) înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite în scris operatorului de circulație cererea de închidere a liniilor din stație;

d) după primirea acordului de efectuare a închiderii de la operatorul de circulație, IDM înscrie în RRLISC pe rând liber că operatorul a aprobat cererea de închidere a liniilor din stație, menționând numărul dispoziției de aprobare, ora efectivă de la care poate începe lucrarea, semnează și notează ora, după care transmite dispoziție scrisă posturilor de macazuri de închiderea liniei, dacă acestea există; cel care a solicitat închiderea înscrie în RRLISC mențiunea *Luat la cunoștință*, semnează și notează ora luării la cunoștință;

e) pentru liniile care nu sunt afectate circulației trenurilor, IDM transmite dispoziție scrisă de închiderea liniei posturilor de macazuri extreme.

(3) În mod similar se procedează și la închiderile solicitate de către șefii secțiilor de întreținere a instalațiilor SCB, IFTE, TC pentru lucrări care nu afectează integritatea liniei și a lucrărilor de artă.

(4) Executarea lucrărilor cu căruciorul turn la linia de contact se face numai cu închiderea liniei.

**Art. 110.** – În toate cazurile de închidere a liniei curente sau a liniei/ liniilor din stație, după primirea dispoziției de aprobare a închiderii și înscrierea acesteia în RRLISC, IDM, are obligația:

a) să verifice și înscrierea făcută în RRLISC de responsabilul cu SC al lucrării, privind acoperirea cu semnale mobile a liniei închise precum și modul de realizarea acesteia conform reglementărilor specifice în vigoare;

b) să evidențieze linia închisă folosind căpăcele vopsite în roșu și plăcițele prevăzute cu inscripția *linia închisă* care aplică pe butoane, manete sau tabloul de chei, în funcție de tipul instalației, în locul cel mai potrivit pentru a atrage atenția, respectiv ia măsurile prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor respective;

c) să efectueze circulația și manevra cu respectarea noilor condiții stabilite.

**Art. 111.** - Împuternicitul secției de întreținere a căii, responsabil cu siguranța circulației pe șantier, trebuie să fie în funcție de cel puțin șef district, pentru închiderea liniilor de primire și expediere a trenurilor și în funcție de cel puțin șef echipă întreținere cale pentru închideri pe restul liniilor din stație.

**Art. 112.** - În cazul închiderilor de linie cu scoaterea liniei de contact de sub tensiune, lucrările pot începe numai după ce responsabilul cu siguranța circulației pe șantier a primit și confirmarea scrisă din partea delegatului subunității de electrificare, că linia de contact a fost scoasă de sub tensiune și legată la pământ.

**Art. 113.** - În cazul scoaterilor de sub tensiune pentru lucrări la linia de contact, procedura de începere a lucrărilor este prevăzută la art. 107 din prezentele instrucțiuni.

### **§3. Măsuri suplimentare în cazul închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact, care provoacă întârzieri mari de trenuri**

**Art. 114.** - Când închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact este necesară pentru executarea unei lucrări importante, cum ar fi introducerea sau scoaterea unui pod provizoriu, înlocuiri și lansări de tabliere, ridicări și ripări mari ale liniilor curente, înlocuiri de bretele, duble joncțiuni și schimbătoare de cale de pe liniile directe din stații, modificări de linii în stații și alte asemenea, precum și în cazul în care se provoacă întârzierea trenurilor de călători, de orice durată pe liniile magistrale și principale și cu mai mult de o oră pe liniile secundare, sau a trenurilor de marfă cu mai mult de 3 ore, pe orice linie, se iau și următoarele măsuri:

a) cu 2 zile înainte de data stabilită în aprobarea pentru efectuarea închiderii de linie sau scoaterii de sub tensiune a liniei de contact, șeful sau șeful adjunct al secției de întreținere a căii respective și delegații secției de întreținere a instalațiilor, atunci când este cazul, împreună cu conducătorul unității executante autorizate, examinează situația la fața locului pentru a se convinge că au fost luate toate măsurile pentru ca închiderea liniei și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact să decurgă conform planului de lucru aprobat, cu respectarea condițiilor de siguranță a circulației și a normelor de protecție a muncii.

În caz contrar se stabilesc, pe loc, măsurile care trebuie să fie luate, pentru ca închiderea de linie aprobată sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact să poată avea loc la data stabilită;

b) în cazul când se constată că măsurile luate nu sunt suficiente iar executantul autorizat, în intervalul de timp rămas până la închiderea liniei și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact,

nu mai are posibilitatea și mijloacele necesare de a finaliza lucrările pregătitoare, închiderea de linie sau scoaterea de sub tensiune se amână, procedându-se la stabilirea cauzelor care au condus la amânare;

**c)** când directorul regionalei de cale ferată apreciază că este necesar, acesta poate dispune ca la verificarea de la lit. a) să participe și delegați din compartimentele liniei și/sau instalații, trafic din cadrul regionalei de cale ferată;

**d)** la închiderea efectivă a liniei sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact iau parte în mod obligatoriu șeful sau șeful adjunct al secției de întreținere a căii, șeful secției de întreținere a liniei de contact sau adjunctul acestuia iar atunci când directorul regional consideră necesar și un delegat din compartimentele liniei, instalații și/sau trafic din cadrul regionalei de cale ferată, de regulă aceleași persoane care au efectuat verificarea cu 2 zile înainte;

**e)** personalul prevăzut la lit. d) verifică dacă s-au efectuat toate lucrările pregătitoare conform planului de lucru și a celor stabilite la controlul efectuat cu 2 zile înainte de închidere și/sau scoatere de sub tensiune a liniei de contact;

**f)** în cazul în care șeful secției de întreținere a căii - adjunctul acestuia - și/sau delegatul centrului de electrificare, constată că nu se poate respecta fie intervalul de închidere și/sau scoatere de sub tensiune a liniei de contact, fie măsurile de siguranță a circulației, închiderea de linie și/sau scoaterea de sub tensiune se amână, procedându-se la stabilirea cauzelor care au condus la această amânare.

#### **§ 4. Modul de procedare pentru deschiderea liniei**

**Art. 115.** – În toate cazurile, deschiderea liniei curente se face în următoarele condiții:

**a)** șeful secției de întreținere a căii sau împuternicitul său - responsabil cu SC având funcția de cel puțin șef district - după primirea comunicării scrise de terminare a lucrării din partea executantului autorizat și în urma reviziei liniei cu privire la asigurarea condițiilor de siguranța circulației făcută personal, aduce la cunoștință prin telefonogramă, sau prin înscriere în RRLISC al uneia din stațiile vecine, deschiderea liniei precizând data și ora de la care circulația trenurilor se poate relua, asigurarea gabaritului în zona lucrării, viteza maximă admisă, precum și alte eventuale condiții de siguranță a circulației;

**b)** după executarea lucrărilor de IFTE, de SCB sau de TC, care nu afectează integritatea liniei și/sau a lucrărilor de artă, deschiderea liniei curente se face pe baza avizului asupra terminării lucrărilor și asigurarea condițiilor de siguranța circulației, dat prin telefonogramă sau prin înscriere în RRLISC al uneia din stațiile vecine, de către șefii secției de întreținere a instalațiilor - IFTE, SCB sau TC - sau împuterniciții acestora în funcție de cel puțin șef district;

**c)** IDM care primește comunicările conform lit. a) și/sau lit. b) transmite operatorului de circulație avizul de terminare a lucrărilor și retragerea utilajelor sau a trenului de lucru, înscris în RRLISC solicitând dispoziție pentru deschiderea liniei în condițiile stabilite de aviz;

**d)** după deschiderea liniei, operatorul de circulație și IDM procedează la schimbul de telefonograme ca și în cazul închiderii planificate a liniei curente;

**e)** imediat după deschiderea liniei curente, IDM dă dispoziție posturilor din subordine, dacă există, dispoziția pentru deschiderea liniei curente și ridicarea discurilor roșii; în stațiile înzestrate cu instalații CED și CE în care nu se aplică alte sisteme de interzicere, respectiv de restricționare a efectuării parcurșurilor de expediere din stație spre linia curentă închisă, prevăzute în reglementările specifice, IDM transmite dispoziția pentru ridicarea discurilor roșii, agenților autorizați ai executantului lucrării;

**f)** când legăturile telefonice cu operatorul de circulație sunt întrerupte, deschiderea liniei se face de IDM care a primit avizul despre terminarea lucrărilor și asigurarea condițiilor de siguranța circulației, acesta îndeplinind atribuțiile operatorului de circulație pentru deschiderea liniei.

**Art. 116. - (1)** După terminarea lucrărilor care au necesitat închiderea unei linii din stație, împuternicitul secției de întreținere a căii, responsabil cu siguranța circulației pe șantier în funcție cel puțin șef district, pentru liniile de primiri și expedieri și cel puțin șef de echipă întreținere cale, pentru restul liniilor din stații, după primirea avizului scris al executantului autorizat, atunci când este cazul și în urma reviziei liniei făcută personal privind asigurarea condițiilor de siguranța circulației, scrie în RRLISC, că lucrările au fost terminate.

(2) El mai consemnează data și ora de la care circulația se poate relua, precum și condițiile de circulație în noua situație.

(3) IDM ia la cunoștință conținutul înscrierii, consemnând data și ora după care dă posturilor de macazuri, dacă acestea există, dispoziție scrisă pentru deschiderea liniei și ridicarea discurilor roșii mobile; în cazul liniilor de primire- expediere avizează în scris sau prin telefonogramă operatorul de circulație despre terminarea lucrării respective, precizând și eventualele condiții de circulație.

(4) Pe secțiile electrificate, în cazurile în care linia a fost scoasă de sub tensiune, deschiderea liniei curente sau din stații se face după ce delegatul secției de electrificare, în funcție de cel puțin șef district, a verificat starea liniei de contact la terminarea lucrărilor la linie și și-a însușit înscrierea făcută în RRLISC de către responsabilul cu siguranța circulației al executantului lucrării.

(5) Pentru repunerea liniei sub tensiune, în cazul când lucrarea este executată de secția de electrificată, delegatul acesteia în funcție de cel puțin șef district, înscrie în RRLISC avizul că linia de contact poate fi repusă sub tensiune și că locomotivele electrice pot circula cu viteză stabilită sau cu restricții.

(6) IDM ia la cunoștință și transmite avizul, prin telefonogramă, operatorului de circulație, care la rândul lui avizează prin telefonogramă dispecerul energetic feroviar.

(7) Dispecerul energetic feroviar repune linia sub tensiune și transmite prin telefonogramă acest lucru operatorului de circulație, care dă dispoziție pentru reluarea circulației cu locomotive electrice pe secția respectivă.

(8) În cazul lucrărilor la linia de contact, în linie curentă sau pe liniile din stații, care nu afectează integritatea liniei și a lucrărilor de artă, deschiderea liniei și repunerea sub tensiune a liniei de contact se face conform alin. (1). - (7). din prezentul articol, pe baza avizului asupra terminării lucrărilor și asigurarea condițiilor de siguranța circulației, dat în scris în RRLISC sau prin telefonogramă de către conducătorul lucrării.

9) Comunicările prin mijloace de telecomunicație privind deschiderea liniilor se înscriu de personalul competent în condica portativă și se transmit către IDM care le înscrie în RRLISC.

**Art. 117. -** La lucrările care se execută la aparatele de cale din linie curentă sau din stație, prevăzute cu încuieri cu chei sau centralizate, pentru care închiderea liniei a fost cerută atât de personalul de întreținere a căii cât și de personalul de întreținere a instalațiilor, deschiderea liniei sau liniilor pentru circulația trenurilor, se face numai în comun pe baza avizului de terminare a lucrărilor, prin telefonogramă din condica portativă a stației sau prin înscrierea în RRLISC, de către împuternicitul secției de întreținere a căii sau a secției de întreținere a instalațiilor, responsabil cu siguranța circulației pe șantier, în funcție de cel puțin șef district.

**Art. 118. -** Ridicarea semnalelor mobile de oprire se face numai după ce împuternicitul secției de întreținere a căii, responsabil cu siguranța circulației, împreună cu conducătorul lucrărilor și/sau delegații secției de întreținere a instalațiilor - atunci când este cazul - au făcut revizia liniei, a lucrărilor de artă și a instalațiilor respective și s-au convins de asigurarea condițiilor de siguranță pentru circulația trenurilor.

**Art. 119. - (1)** Lucrările la infrastructura feroviară cu închiderea liniilor curente și din stații, care nu afectează stabilitatea și integritatea liniilor și instalațiilor de siguranța circulației în funcțiune, cum ar fi: montarea de stâlpi, cablu purtător, fir de contact, montarea de prefabricate la corectarea albiilor sau ziduri de sprijin, consolidarea sau vopsirea podurilor și altele asemenea, pentru care este

necesară introducerea pe linie a utilajului respectiv - macarale, cărucioare platformă și alte asemenea - se execută sub supravegherea responsabilului cu siguranța circulației din partea secției de întreținere a căii, în funcție de cel puțin șef district.

(2) Responsabilul cu siguranța circulației prevăzut la alin. (1). trebuie să ia toate măsurile prevăzute în prezentele instrucțiuni, pentru efectuarea închiderii și deschiderii liniei și asigurarea gabaritului pentru reluarea în siguranță a circulației.

#### SECȚIUNEA a 2-a

### Închideri de linie și scoateri de sub tensiune accidentale ale liniei de contact

#### § 1. Modul de procedare pentru închiderea liniei și/sau scoaterea de sub tensiune accidentală a liniei de contact

**Art. 120.** - Când linia de cale ferată, linia de contact, instalațiile, tunelurile, podurile sau alte lucrări de artă devin impracticabile sau prezintă un pericol iminent în circulație, trebuie luate imediat măsuri pentru oprirea circulației și acoperirea liniei cu semnale mobile de oprire, conform reglementărilor specifice în vigoare, după care se încep fără întârziere lucrările pentru înlăturarea defectelor constatate.

**Art. 121.** - (1) În cazul în care IDM a primit o comunicare privind necesitatea închiderii accidentale a liniei curente și/sau scoaterea accidentală de sub tensiune a liniei de contact, acesta este obligat să oprească circulația trenurilor, să avizeze operatorul de circulație, șeful stației și personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef de echipă, respectiv personalul IFTE în funcție de cel puțin electromecanic sau dispecerul energetic feroviar.

(2) În acest caz, închiderea liniei curente se înscrie în RRLISC al uneia din stațiile care delimitează linia curentă închisă, de către personal cu responsabilități în siguranța circulației aparținând secției de întreținere a căii sau după caz, a instalațiilor.

(3) Scoaterea accidentală de sub tensiune a liniei de contact se înscrie în RRLISC după caz, astfel:

a) de personal de întreținere a instalațiilor IFTE cu responsabilități în siguranța circulației în funcție de cel puțin electromecanic;

b) de către IDM, în stațiile înzestrate cu instalații IFTE care se manipulează de către acesta, din dispoziția dispecerului energetic feroviar.

(4) IDM înscrie în RRLISC mențiunea *Luat la cunoștință*, semnează menționând citeț numele, notează ora, după care înscrie în registrul de dispoziții RC și transmite operatorului de circulație închiderea liniei curente și/sau scoaterea de sub tensiune a liniei de contact.

(5) Ieșirile în linie curentă închisă din stațiile înzestrate cu instalații CED și CE se restricționează și se semnalizează conform reglementărilor specifice în vigoare, în cazul în care nu se aplică alte sisteme de interzicere – restricționare – a efectuării parcursurilor de expediere din stație spre linia curentă închisă, prevăzute în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor de siguranța circulației din fiecare stație.

**Art. 122.** - Ieșirile în linie curentă închisă, din stații se acoperă conform reglementărilor specifice în vigoare.

**Art. 123.** - (1) Închiderea accidentală a uneia sau mai multor linii din stație, se aduce verbal la cunoștința IDM, apoi se înscrie în RRLISC de împuternicitul secției de întreținere a căii sau a instalațiilor, după caz.

(2) IDM pe baza comunicării verbale, oprește circulația și/sau manevra trenurilor, transmite dispoziție scrisă posturilor de macazuri pentru închiderea liniei / liniilor iar pentru liniile de primire - expediere avizează operatorul de circulație și pe șeful stației.

**Art. 124.** - Când depistarea obstacolului sau a deranjamentului la linia de cale ferată, la linia de contact sau instalații a fost făcută de către personalul de întreținere a căii sau a instalațiilor în funcție de cel puțin șef echipă, respectiv electromecanic, acesta este obligat să ia măsuri de:

**a)** oprire a trenului care eventual se apropie de obstacolul sau de punctul slăbit din linie, sau a primului tren care circulă pe linia sau una din liniile vecine cu cea în cuprinsul căreia se află obstacolul sau punctul slăbit;

**b)** avizare a stației celei mai apropiate a liniei pe care a fost închisă circulația trenurilor, prin consemnare în registrul RRLISC, cu precizarea cauzei și a poziției kilometrice a obstacolului sau a punctului slăbit sau prin folosirea mijloacelor din dotare sau, în lipsa acestora, a stațiilor de emisie recepție din cabina locomotivei trenului care eventual a fost oprit; dacă legătura telefonică este întreruptă, înștiințarea se face prin prima persoană care îi stă la dispoziție;

**Art. 125.** - **(1)** Personalul de întreținere a căii în funcție de cel puțin șef de echipă sau electromecanic, în cazul personalului de întreținere a instalațiilor, după sosirea la fața locului, semnalizează porțiunea impracticabilă, apreciază mărimea deranjamentului și perioada de timp necesară înlăturării acestuia și informează pe șeful districtului de întreținere a căii, sau după caz a instalațiilor, despre constatările făcute.

**(2)** După caz, șeful districtului de întreținere a căii sau a instalațiilor, șeful adjunct al secției de întreținere a căii sau a instalațiilor sau șeful secției de întreținere a căii sau a instalațiilor, se deplasează la fața locului, verifică semnalizarea porțiunii de linie închisă, ia măsuri pentru intensificarea lucrărilor de restabilire a liniei și comunică, prin telefonogramă sau prin înscriere în RRLISC, IDM situația din teren și timpul necesar până la restabilirea circulației.

**(3)** IDM avizează închiderea accidentală a liniei prin telefonogramă regulatorului de circulație, care la rândul său face avizarea unităților conform art. 103 din prezentele instrucțiuni.

**Art. 126.** - **(1)** La primirea avizului de închidere neprevăzută a liniei, compartimentul linii sau instalații din regionala de cale ferată după caz, urmărește, coordonează și ia toate măsurile pentru deschiderea liniei în cel mai scurt timp.

**(2)** În cazuri deosebite, când deschiderea liniei nu se poate realiza într-un timp scurt, situația se analizează cu compartimentul de trafic din regionala de cale ferată și operatorii de transport feroviar care au trenuri în circulație pe secția respectivă, situația creată și se organizează circulația trenurilor, recurgându-se atunci când este cazul, la îndrumarea lor pe rută ocolită, la transbordarea călătorilor sau alte măsuri necesare.

**Art. 127.** - Pe liniile electrificate, lucrările de restabilire a liniei închise nu se încep decât după scoaterea de sub tensiune a liniei de contact, punerea acesteia la pământ și adoptarea măsurilor necesare de protecția muncii.

## **§ 2. Deschiderea liniei după terminarea lucrărilor de restabilire**

**Art. 128.** - **(1)** După terminarea lucrărilor de restabilire a liniei curente și a liniei/liniilor de primire – expediere și/sau instalațiilor, responsabilul cu siguranța circulației din secția de întreținere a căii, respectiv a instalațiilor în funcție de cel puțin șef district, împreună cu conducătorul lucrărilor din partea executantului autorizat, dacă este cazul, efectuează revizia amănunțită a liniei curente închise și dacă sunt asigurate condițiile de siguranță pentru circulația trenurilor, înștiințează IDM al uneia din stațiile vecine, prin telefonogramă sau prin înscriere în RRLISC, asupra deschiderii liniei, precizând data și ora la care circulația se poate relua și eventuale condiții de circulație.

**(2)** IDM care a primit comunicarea avizează prin telefonogramă, pe operatorul de circulație despre redeschiderea liniei și îi comunică condițiile de circulație a trenurilor în noua situație.

**(3)** În cazurile când pe teren există situații deosebite din punct de vedere al complexității lucrărilor, deschiderea liniei se face numai în urma acordului scris dat de personalul de specialitate

din compartimentul linii și/sau instalații al regionalei de cale ferată trimis la fața locului pentru conducerea lucrărilor de restabilire a liniei și/sau instalațiilor.

**Art. 129. - (1)** Deschiderea liniei în vederea reluării circulației trenurilor pe linia slăbită sau pe care s-a aflat obstacolul, în cazul când executantul autorizat are și sarcini de siguranța circulației, se face de conducătorul lucrărilor de restabilire în funcție de cel puțin șef district prin înscrierea în RRLISC, indicând și eventualele condiții de circulație.

**(2)** După ce s-a înscris deschiderea liniei, IDM ia la cunoștință conținutul înscrierii, consemnând data și ora respectivă, după care transmite posturilor de macazuri dispoziția scrisă pentru deschiderea liniei și avizează în scris pe operatorul de circulație despre terminarea lucrărilor respective, precizând și eventualele condiții de circulație.

**Art. 130. - (1)** Dacă circulația trenurilor urmează să se reia cu restricție de viteză, responsabilul cu siguranța circulației din secția de întreținere a căii sau instalații, în funcție de cel puțin șef district, montează pe teren semnale mobile, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare, după care consemnează în RRLISC aflat în una din stațiile adiacente lucrării, ora la care se deschide linia, se introduce restricția de viteză, precum și alte condiții de asigurare a siguranței circulației necesare a fi menționate în ordinele de circulație.

**(2)** După luarea la cunoștință a înscrierii din RRLISC, IDM transmite aceasta la operatorul de circulație, care ia măsuri pentru avizarea unităților prevăzute la art. 104 alin. (1) din prezentele instrucțiuni.

### *SECȚIUNEA a 3-a*

#### **Măsurile de siguranță a circulației pe timpul închiderilor de linie**

##### **§ 1. Atribuțiile personalului răspunzător cu acoperirea liniei închise**

**Art. 131. - (1)** Ieșirile în linia curentă închisă din ambele stații între care se execută lucrarea, trebuie să fie acoperite cu discuri roșii mobile, supravegheate de agenți de semnalizare.

**(2)** De asemenea ieșirile din stații înzestrate cu CED și CE pe linie curentă închisă se acoperă cu discuri roșii mobile montate și supravegheate de agenții autorizați de semnalizare, dotați cu mijloace de telecomunicație.

**Art. 132. - (1)** Acoperirea liniei curente dintre două stații înzestrate cu instalații CED și CE se face prin blocarea parcursurilor de circulație către linia curentă închisă, numai dacă ambele stații sunt prevăzute cu acest sistem.

**(2)** Personalul autorizat trebuie să ceară închiderea liniei curente și înscrie în RRLISC cererea de închidere a liniei, precizând că acoperirea liniei curente închise se face prin blocarea parcursurilor de circulație către linia curentă închisă.

**(3)** Pentru închiderile de linii programate prin telegramă de închidere, acest sistem de acoperire a liniei curente închise trebuie precizat și în telegrama de aprobare a efectuării închiderii de linie.

**(4)** IDM înscrie în RRLISC, *Luat la cunoștință*, semnează, notează ora după care transmite prin telefonogramă operatorului de circulație cererea de închidere a liniei.

**(5)** Operatorul de circulație dă dispoziție IDM din stațiile adiacente liniei curente închise, de închidere a liniei și de blocare a parcursurilor de circulație către linia curentă închisă, conform reglementărilor specifice.

**(6)** Lucrările pe linia curentă închisă încep, numai după ce responsabilul cu siguranța circulației pentru lucrarea respectivă, a primit confirmarea blocării parcursurilor de circulație către linia curentă închisă în ambele stații adiacente liniei curente închise și a semnat în RRLISC de luare la cunoștință a dispoziției de închidere a liniei.



(7) Deblocarea parcurșurilor de circulație cãtre linia curentã, care a fost închisã, se face de cãtre IDM din stațiile adiacente, numai dupã primirea de la operatorul de circulație a dispoziției de deschidere a liniei curente.

**Art. 133. - (1)** La folosirea sistemului de acoperire prin blocarea parcurșurilor de circulație cãtre linia curentã închisã nu mai este necesarã semnalizarea pe teren a porțiunii de linie curentã închise, cu excepția cazului când se așteaptã sã circule un vehicul feroviar pe linie curentã închisã.

(2) În situația prevãzută la alin. (1) se monteazã discul roșu la 200 m de porțiunea închisã, în sensul de unde sosește vehiculul feroviar.

**Art. 134. -** Acoperirea porțiunii de linie curentã închisã, când nu se utilizeazã sistemul de blocare a parcurșurilor de circulație sau a liniei din stație închisã se realizeazã de cãtre agenții autorizați de semnalizare ai executantului lucrãrii, în conformitate cu reglementãrile specifice în vigoare.

**Art. 135. -** Avizarea la timp a paznicilor de barierã pentru închiderile planificate sau accidentale se face de IDM din stația de care aparține postul de barierã.

**Art. 136. - (1)** În cazul în care conducãtorul lucrãrilor constatã cã, din motive obiective, se depãșește închiderea de linie prognozată, avizeazã responsabilul cu SC din secția de întreținere a cãii sau a instalațiilor și pe IDM din una din stațiile vecine despre întârziere; IDM, la rândul sãu, avizeazã operatorul de circulație despre depãșirea închiderii.

(2) Operatorul de circulație înștiințeazã prin telefonogramã sau fax, despre aceasta întârziere, la timp, toate unitãțile menționate la art. 103-104 din prezentele instrucțiuni.

(3) Șefii compartimentelor de linii, instalații sau trafic, dupã caz și executantul autorizat al lucrãrilor trebuie sã ia mãsurile necesare pentru ca acestea sã se execute cât mai repede și circulația sã poatã fi reluatã în timpul cel mai scurt.

**Art. 137. - (1)** În cazul în care lucrãrile la linie sunt efectuate de executanți autorizați , dupã terminarea lucrãrilor la linii, șeful secției de întreținere a cãii sau împuternicitul sãu, responsabil cu siguranța circulației pe șantier, în funcție de cel puțin șef district avizeazã cea mai apropiatã stație asupra deschiderii liniei, conform reglementãrilor din prezentele instrucțiuni și dispune ridicarea semnalelor mobile de oprire, însã numai dupã ce a obținut comunicarea scrisã de terminare a lucrãrilor din partea conducãtorului lucrãrilor, a fãcut personal revizia liniei și a lucrãrilor și s-a convins cã sunt îndeplinite toate condițiile pentru reluarea circulației în deplinã siguranță.

(2) În cazul în care executarea lucrãrilor a afectat și instalațiile feroviare, avizarea privind deschiderea liniei și condițiile de funcționare a instalațiilor, se face printr-un aviz comun L, SCB, IFTE sau TC întocmit și semnat de delegații acestora, care este adus la cunoștință IDM prin înscriere în RRLISC sau telefonogramã.

**Art. 138. - (1)** În cazul în care executantul autorizat dovedește cã poate sã preia toate sarcinile legate de siguranța circulației pe tronșonul de linie pe care executã lucrarea, regionala de cale feratã stabilește cu acesta un contractul de execuție a lucrãrilor, cu stipularea expresã a sarcinilor părților referitoare la siguranța circulației; contractul se aprobã de compartimentul de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare și se avizeazã de AFER

(2) Picherul de linii poate prelua atribuțiile șefului de district, privind siguranța circulației lucrãrilor care se efectueazã la infrastructura și suprastructura cãii, în perioada în care îl înlocuiește pe acesta la conducerea districtului sau atunci când pe distanța districtului respectiv este necesarã realizarea a douã lucrãri și în alte cazuri în care se impune prezența împuternicitului secției de întreținere a cãii în funcție de cel puțin șef district.

(3) Picherul operator de la mașinile grele de cale poate prelua atribuțiile șefului de district, privind siguranța circulației numai la conducerea lucrãrilor care se executã cu acest tip de utilaje.

## CAPITOLUL VI

### **Dispoziții generale privind tratarea cererilor de acordare și a cazurilor de nerespectare a termenelor aprobate precum și evidența restricțiilor de viteză, închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact**

#### *SECȚIUNEA 1*

#### **Tratarea cererilor de restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact**

**Art. 139. - (1)** Tratarea cererilor de restricții de viteză, închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact se realizează de către toți executanții autorizați în mod operativ, fără depășirea duratei maxime de tratare stabilite.

**(2)** În scopul tratării lor operative, fiecare executant autorizat desemnează un responsabil cu tratarea cererilor de restricții de viteză, închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune ale liniei de contact, cât și un înlocuitor al acestuia.

**(3)** La regionalele de cale ferată analizarea cererilor de restricții de viteză, închideri de linie și/sau scoateri de sub tensiune se efectuează decadal, într-o comisie compusă din delegați competenți din fiecare compartiment de specialitate - *comisia regională de închideri de linii, scoateri de sub tensiune și restricții de viteză*.

**(4)** La întocmirea programului minimal decadic al trenurilor de marfă, compartimentele de linii și/sau instalații prezintă prin delegații săi închiderile zilnice de linie și/sau scoaterile de sub tensiune ale liniilor de contact pe o perioadă mai mare de 3 zile în decada respectivă, pentru a fi luate în considerare la întocmirea programului de circulație.

#### *SECȚIUNEA a 2-a*

#### **Evidența restricțiilor de viteză**

**Art. 140. -** Evidența restricțiilor de viteză se ține nominal de către districtele de întreținere a căii, secțiile de întreținere a căii, compartimentul de linii din regionalele de cale ferată și regulatoarele de circulație.

**Art. 141. - (1)** Restricțiile de viteză necuprinse în BAR și/sau modificate față de BAR se înscriu de către IDM și operatorul de circulație, imediat după introducerea sau modificarea lor, pe o tablă specială denumită *Tablă de evidență a restricțiilor de viteză* aflată în biroul de mișcare în biroul operatorului de circulație precum și la posturile deservite de IDM exteriori care sunt stabilite în planul tehnic de exploatare al stației.

**(2)** Înscrierile de pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză. se introduc, șterg sau corectează de către IDM, respectiv operatorul de circulație pentru a corespunde în orice moment cu situația de pe teren, conform aprobărilor și avizărilor date.

**(3)** La predarea-primirea serviciului, IDM și operatorii de circulație menționează toate restricțiile de viteză înscrise pe tabla de evidență restricțiilor de viteză.

**(4)** După luarea serviciului în primire, operatorul de circulație efectuează verificarea tuturor restricțiilor de viteză înscrise pe tabla de restricții, atât cu IDM din stațiile de pe secția de circulație pe care o conduc cât și cu operatorii de circulație de pe secțiile de circulație vecine, consemnând aceasta în registrul de dispoziții cu număr și oră.

**(5)** La intrarea în serviciu, IDM dispozitor efectuează verificarea tuturor restricțiilor de viteză împreună cu IDM exteriori și remediază eventualele neconcordanțe, notând rezultatul verificării în registrul unic de căi libere, comenzi și mișcare sau în registrul de mișcare.

**Art. 142 -** Personalul de conducere, control și instruire al compartimentelor trafic, linii, instalații și de siguranța circulației din cadrul regionalei de cale ferată este obligat să verifice cu ocazia controalelor, dacă evidența restricțiilor de viteză este actualizată zilnic.

### SECȚIUNEA a 3-a

#### **Evidența închiderilor de linie și a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact**

**Art. 143.** - Evidența închiderilor de linie se ține nominal de către secțiile de întreținere a căii, regulatoarele de circulație și compartimentele de trafic, linii și instalații din cadrul regionalei de cale ferată.

**Art. 144.** - Evidența scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact se ține de districtele de linie de contact, de dispecerul energetic feroviar, de secțiile de electrificare și de compartimentele de specialitate ale regionalelor de cale ferată.

### SECȚIUNEA a 4-a

#### **Tratarea cazurilor de nerespectare a termenelor aprobate**

**Art. 145.** - (1) Cazurile de nerespectare a termenelor aprobate de: introducerea și ridicarea restricțiilor de viteză, închidere și deschidere a liniilor, scoaterii și repunerii sub tensiune ale liniei de contact se analizează de către directorul regionalei de cale ferată, care, atunci când este cazul, dispune înființarea și componența comisiei de cercetare a cazurilor respective.

(2) Rezultatele cercetărilor se analizează de directorul regionalei de cale ferată și atunci când este cazul, se stabilesc măsuri organizatorice și disciplinare corespunzătoare.

(3) În cazul implicării unui executant autorizat, se aplică măsurile prevăzute în contractul de execuție a lucrărilor.

(4) Situația cazurilor de nerespectare a termenelor aprobate se prezintă decadal directorului regionalei de cale ferată.

**Art. 146.** - (1) Evoluției restricțiilor de viteză și a înscrierii lor în duratele aprobate a închiderilor de linii sau a scoaterilor de sub tensiune ale liniei de contact este raportată, săptămânal, de către regionalele de cale ferată compartimentul de linii din centralul gestionarului infrastructurii feroviare;

(2) Până la data de 10 ale lunii în curs regionalele de cale ferată transmit un raport în care se arată toate cazurile de nerespectare a termenelor aprobate la restricții de viteză, închideri de linie și scoateri de sub tensiune, care s-au înregistrat în luna precedentă și modul cum s-a tratat fiecare caz în parte.

(3) Raportul de la alin. (1) se referă la cazurile de restricții de viteză, închideri de linii și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact cu durata depășită, la aplicarea restricțiilor de viteză pe lungimi mai mari sau cu trepte de viteză mai mici decât s-au aprobat, la tratarea cererilor cu depășire nejustificată a termenelor prevăzute în instrucțiuni, cât și la cazurile de acordare a închiderilor de linie sau scoaterilor de sub tensiune de către personalul de trafic pe intervale de timp mai mici decât cele aprobate, decalarea sau neacordarea lor, fără o prealabilă aprobare din partea conducerii regionalei de cale ferată.

## CAPITOLUL VII

### **Buletinul de avizare a restricțiilor de viteză - BAR**

#### SECȚIUNEA 1

#### **Prescripții de utilizare**

**Art. 147.** - (1) BAR cuprinde toate restricțiile de viteză prevăzute de pe liniile curente și de pe liniile de primire - expediție din stații care sunt pe teren în decada respectivă.

(2) Restricțiile de viteză de pe liniile stațiilor, altele decât liniile de primire-expediere, precum și cele de pe liniile ferate industriale pe care manevra se execută cu mijloace și personal aparținând operatorilor de transport feroviar sau agenților economici, nu se menționează în BAR.

Aceste restricții se aduc la cunoștința personalului de locomotivă prin ordin de circulație, în care se precizează locul unde se află porțiunea de linie slăbită și viteza de circulație admisă.

(3) În cazul locomotivelor de manevră din stațiile tehnice și de triaj, ordinul de circulație pentru avizarea restricțiilor de viteză se poate emite cu valabilitate pentru întreaga tură de serviciu a IDM.

**Art. 148. - (1)** Pe secțiile de circulație în care stațiile sunt dotate cu semnale de intrare care dau indicații asupra poziției semnalului de ieșire, avizarea restricțiilor de viteză necuprinse în BAR sau modificate față de BAR, la trenurile de marfă, se face de către IDM din stația cap de secție sau din stația de formare a trenului, pentru întreaga distanță, până la următoarea stație cap de secție în care trenul are prevăzută oprire sau până la stația de descompunere în cazul în care aceasta este situată înaintea ultimei stații.

(2) Stațiile cap de secție care avizează restricțiile de viteză către mecanicii trenurilor de marfă, se stabilesc de către compartimentele de specialitate ale gestionarului infrastructurii feroviare odată cu schimbarea mersului de tren.

(3) IDM din stația care expediază trenul și operatorul de circulație sunt obligați să se intereseze din timp pentru cunoașterea tuturor restricțiilor de viteză care trebuie avizate mecanicului până la prima stație unde trenul are prevăzută oprirea sau până la stația cap de secție stabilită pentru avizarea restricțiilor de viteză, după caz.

**Art. 149. -** Toate restricțiile de viteză din linie curentă și de pe liniile de primire-expediere, indiferent dacă au sau nu adaosuri de timp de mers prevăzute în graficul de circulație și nu sunt cuprinse în BAR-ul în vigoare la data respectivă, se aduc la cunoștința mecanicului prin ordin de circulație.

**Art. 150. -** Reglementările speciale de circulație aprobate și dispuse prin ordinul conducerii gestionarului infrastructurii feroviare sunt trecute în BAR.

**Art. 151. - (1)** Șefii districtelor de întreținerea căii și responsabilul cu restricțiile de viteză și actualizarea BAR de la secția de întreținere a căii, la apariția BAR, fac confruntarea acestuia cu restricțiile din teren și din evidența secției și aduc la cunoștință în scris, șefului secției de întreținere a căii, eventualele neconcordanțe, pentru adoptarea măsurilor ce se impun.

(2) IDM este obligat să confrunte restricțiile de viteză din BAR cu evidența restricțiilor de viteză de pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză din biroul de mișcare al stației.

(3) Operatorul de circulație face confruntarea restricțiilor de viteză împreună cu IDM de pe secțiile de circulație pe care le dirijează, iar în caz de nepotriviri avizează stațiile și subunitățile de întreținere a căii, interesate.

(4) Restricțiile de viteză care nu sunt cuprinse în BAR, precum și orice nepotrivire între prevederile din BAR și situația de pe teren, precum treaptă diferită de viteză, superioară sau inferioară celei indicate pe teren, poziție kilometrică diferită a porțiunii de linie cu restricție și alte asemenea, se aduc la cunoștință mecanicului prin ordin de circulație.

(5) Restricțiile de viteză neprevăzute în BAR, pozițiile kilometrice ale restricțiilor pentru șantierelor mobile, precum și cazurile de restricții de viteză prevăzute în BAR, care nu au mai fost introduse pe teren sau care au fost ridicate înainte de termenul prevăzut în BAR se aduc la cunoștință mecanicului prin ordin de circulație.

**Art. 152. -** Toate restricțiile de viteză neprevăzute existente pe teren, neincluse în BAR introduse ulterior apariției BAR sau diferite față de acesta, se înscriu imediat de către IDM și operatorul de circulație pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză din biroul de mișcare, din biroul

operatorului de circulație și de la posturile cu IDM exteriori stabilite în planul tehnic de exploatare al stației.

**Art. 153. - (1)** Toate locomotivele, automotoarelor și celelalte vehicule feroviare cu motor trebuie dotate cu BAR de către operatorii de transport feroviar sau agenții economici care le dețin și/sau exploatează, fiind interzisă îndrumarea acestora în stație, fără BAR.

**(2)** Mecanicul este obligat ca la primirea și la predarea locomotivei să consemneze în cartea de bord existența BAR valabil pentru perioada respectivă pe distanța pe care circulă.

**(3)** Dacă BAR lipsește, mecanicul trebuie să ceară un exemplar înainte de plecarea la drum de la depou sau remiză.

**(4)** Dacă, în parcurs, BAR existent s-a deteriorat, mecanicul solicită un exemplar, la prima stație din parcurs prevăzută cu oprire.

**(5)** În cazul în care, în parcurs locomotiva nu are BAR corespunzător secției pe care urmează să circule, la solicitarea mecanicului, IDM avizează prin ordin de circulație toate restricțiile de viteză existente pe secția de circulație respectivă sau face mențiunea că nu sunt restricții de viteză prevăzute în BAR. În acest caz operatorul de circulație este avizat în scris despre restricțiile de viteză care au fost avizate mecanicului

**Art. 154. - (1)** Avizarea restricțiilor prin BAR nu scutește mecanicul de observarea și respectarea indicațiilor date de semnalele mobile și indicatoarele de cale.

**(2)** În caz de neconcordanță între prevederile BAR și semnalizarea aflată în teren, se respectă indicația cea mai restrictivă.

#### SECȚIUNEA a 2-a

#### Editarea și difuzarea buletinului de avizare a restricțiilor de viteză

**Art. 155. - (1)** BAR se întocmește decadal pentru perioadele 1-10, 11-20 și 21-30-respectiv 28 sau 29 și 31 după caz, ale fiecărei luni și cuprinde restricțiile de viteză care urmează a fi introduse pe teren în decada respectivă.

**(2)** BAR se tipărește în caiete de format A5 sub formă de tabel cu următoarele coloane:

**a)** Col.1 - numărul curent;

**b)** Col.2 - de la km la km pentru firul I sau linie simplă - linii curente și directe din stații;

**c)** Col.3 - viteza redusă - km/h - pentru firul I sau linie simplă - linii curente și directe din stații;

**d)** Col.4 - între stațiile / stația;

**e)** Col.5 - de la km la km pentru linii din stații;

**f)** Col.6 - viteza redusă - pentru linii din stații;

**g)** Col.7 - de la km la km pentru firul II - linii curente și directe din stații;

**h)** Col.8 - viteza redusă pentru firul II - linii curente și directe din stații;

**i)** Col.9 - observații.

**Art. 156. -** Restricțiile de viteză care nu au existat în decada anterioară sau care prezintă modificări față de aceasta - intervalul de stație, poziția kilometrică, treapta de viteză și alte asemenea - se evidențiază în BAR prin semnul plus, în prima coloană sub numărul curent.

**Art. 157. - (1)** În cazul restricțiilor de viteză de la șantierele mobile, în coloana 9 - observații - se precizează: șantier mobil și lungimea acestuia în metri.

**(2)** Pentru cazurile speciale de reducere a vitezelor de circulație, care se mențin și în următorul grafic de circulație și sunt semnalizate ca limitări de viteză, conform art. 9 din prezentele instrucțiuni în coloana 9 se precizează: *viteză modificată conform aprobării gestionarului infrastructurii feroviare, nr....*

(3) În cazul restricțiilor de viteză care se mențin pe teren, în coloana 9 se scrie, mențiunea: *nesemnălizată pe teren*.

(4) Restricțiile de viteză se editează în ordinea liniilor - secțiilor de circulație - iar în cadrul fiecărei linii, în ordinea stațiilor și creșterii kilometrajului.

(5) Pentru stațiile nod de cale ferată, restricțiile de viteză de pe liniile abătute se trec separat, pe fiecare direcție de circulație în parte.

**Art. 158.** - (1) Fiecare regională de cale ferată desemnează în cadrul compartimentului de linii un salariat care să analizeze și să centralizeze datele pentru actualizarea BAR pentru decada următoare, transmise de secția de întreținere a căii și apoi să le comunice prin fax colectivului de editare a BAR, cel târziu până în zilele de 2, 12, sau 22 ale fiecărei luni.

(2) Responsabilul cu restricțiile de viteză și actualizarea BAR din compartimentul de linii din regionala de cale ferată, răspunde de exactitatea datelor comunicate.

**Art. 159.** - Restricțiile de viteză specificate în BAR se respectă cu toată lungimea trenului.

**Art. 160.** - Salariatul responsabil cu restricțiile de viteză și actualizarea BAR din secția de întreținere a căii, la primirea BAR confruntă datele înscrise în BAR cu situația de pe teren, după care aduce la cunoștință șefului secției eventualele neconcordanțe pe care le comunică apoi unităților interesate, pentru a fi aduse la cunoștința mecanicilor.

**Art. 161.** - În BAR al fiecărei regionale de cale ferată se înscriu toate restricțiile de viteză de pe secțiile de remorcare proprii, inclusiv cele aflate pe raza altor regionale de cale ferată atunci când secția de remorcare se extinde pe raza a două sau mai multe regionale.

**Art. 162.** - (1) Pentru fiecare schimbare a *mersului de tren* operatorii de transport feroviar de comun acord cu gestionarul infrastructurii feroviare, stabilesc liniile pe care se face remorcarea trenurilor cu locomotivele proprii, comunicându-le în timp util, colectivului de editare a BAR.

(2) Operatorii feroviar comunică colectivului de editare a BAR numărul de exemplare necesar a fi editat pentru utilizare proprie.

(3) Modificările privind distanțele de remorcare efectuate în perioada de valabilitate a unui grafic de circulație se efectuează, de asemenea, de comun acord, între operatorul de transport feroviar și gestionarul infrastructurii feroviare.

**Art. 163.** - (1) BAR se tipărește în culoarea neagră decadal cu mențiuni referitoare la perioada de valabilitate, tipărite pe fiecare pagină.

(2) Pentru decadele 21-31 decembrie și 1-10 ianuarie se emite un singur BAR, care conține toate restricțiile de viteză din cele două decade.

**Art. 164.** - BAR se difuzează la compartimentele de specialitate din centralul gestionarului infrastructurii feroviare, operatorilor de transport feroviar, serviciului Transporturi Speciale, compartimentelor de linii, instalații, trafic din regionalele de cale ferată și subunităților acestora, stațiilor, precum și la AFER cu cel puțin 48 ore înainte de intrarea în vigoare.

**Art. 165.** - BAR se editează la nivel de rețea de cale ferată și se multiplică și difuzează conform tirajului solicitat de beneficiari prin comanda emisă odată cu schimbarea mersului de tren sau în intervalul dintre două schimbări de mers de tren, dacă este cazul.

**Art. 166.** - (1) Expedierea către beneficiari a BAR se face prin serviciul de corespondență CFR din Gara de Nord, în regim de urgență, cu trenul ce sosește primul la stația de destinație indiferent dacă acesta are sau nu vagon de corespondență, astfel încât BAR să fie primit de beneficiari din timp.

(2) În cazul în care trenul respectiv nu are vagon de corespondență, coletele cu BAR sunt preluate/predate de către personalul de tren.

## CAPITOLUL VIII

### **Dispoziții finale**

**Art. 167.** - Anexele 1-10 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.

**Anexa 1**  
la Instrucțiunile nr. 317

*Distanțele de amplasare a indicatoarelor de viteză*

Viteza maximă de circulație - km/h -	Treapta de viteză a limitării - km/h-	Distanța de la indicatorul de viteză la punctul de unde începe porțiunea de linie cu limitare de viteză, pe diferite pante - m.							
		0 ‰	1-5 ‰	6-10 ‰	11-15 ‰	16-20 ‰	21-25 ‰	26-30 ‰	31-35 ‰
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>160</b>	<b>155</b>	475	500	500					
	<b>150</b>	575	575	600					
	<b>145</b>	650	675	700					
	<b>140</b>	725	750	775					
	<b>135</b>	800	825	875					
	<b>130</b>	875	900	950					
	<b>125</b>	950	1000	1025					
	<b>120</b>	1025	1075	1125					
	<b>115</b>	1100	1150	1200					
	<b>110</b>	1175	1225	1275					
	<b>105</b>	1225	1275	1325					
<b>100</b>	1275	1325	1400						
<b>155</b>	<b>150</b>	450	475	475					
	<b>145</b>	550	550	575					
	<b>140</b>	625	650	650					
	<b>135</b>	700	725	750					
	<b>130</b>	775	800	825					
	<b>125</b>	850	875	925					
	<b>120</b>	925	950	1000					
	<b>115</b>	1000	1025	1075					
	<b>110</b>	1050	1100	1150					
	<b>105</b>	1125	1150	1225					
<b>100</b>	1175	1225	1275						
<b>150</b>	<b>145</b>	450	450	450					
	<b>140</b>	525	525	550					
	<b>135</b>	600	625	625					
	<b>130</b>	675	700	725					
	<b>125</b>	750	775	800					
	<b>120</b>	825	850	875					
	<b>115</b>	900	925	975					
	<b>110</b>	950	1000	1050					
	<b>105</b>	1025	1050	1100					
<b>100</b>	1075	1100	1150						
<b>145</b>	<b>140</b>	425	425	450					
	<b>135</b>	500	525	525					
	<b>130</b>	575	600	600					
	<b>125</b>	650	675	700					
	<b>120</b>	725	750	775					



	<b>115</b>	800	825	850					
	<b>110</b>	850	900	925					
	<b>105</b>	925	950	1000					
	<b>100</b>	975	1000	1050					
<b>Viteza maximă de circulație - km/h -</b>	<b>Treapta de viteză a limitării -km/h-</b>	<b>Distanța de la indicatorul de viteză la punctul de unde începe porțiunea de linie cu limitare de viteză, pe diferite pante - m.</b>							
		<b>0 ‰</b>	<b>1-5 ‰</b>	<b>6-10 ‰</b>	<b>11-15 ‰</b>	<b>16-20 ‰</b>	<b>21-25 ‰</b>	<b>26-30 ‰</b>	<b>31-35 ‰</b>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>140</b>	<b>135</b>	400	450	500					
	<b>130</b>	475	525	550					
	<b>125</b>	550	575	600					
	<b>120</b>	625	650	675					
	<b>115</b>	700	725	775					
	<b>110</b>	775	800	825					
	<b>105</b>	850	875	900					
	<b>100</b>	900	950	1000					
<b>135</b>	<b>130</b>	350	375	450					
	<b>125</b>	400	425	500					
	<b>120</b>	475	525	575					
	<b>115</b>	550	575	650					
	<b>110</b>	625	650	725					
	<b>105</b>	700	725	800					
	<b>100</b>	750	800	875					
<b>130</b>	<b>125</b>	<b>325</b>	350	425					
	<b>120</b>	<b>400</b>	450	500					
	<b>115</b>	<b>450</b>	475	525					
	<b>110</b>	<b>525</b>	550	600					
	<b>105</b>	<b>575</b>	625	675					
	<b>100</b>	<b>650</b>	700	750					
	<b>95</b>	<b>700</b>	750	800					
<b>125</b>	<b>120</b>	300	325	350					
	<b>115</b>	375	400	425					
	<b>110</b>	475	500	525					
	<b>105</b>	550	575	600					
	<b>100</b>	600	625	650					
	<b>95</b>	650	675	725					
	<b>90</b>	700	725	800					
<b>120</b>	<b>115</b>	275	300	350					
	<b>110</b>	375	400	450					
	<b>105</b>	450	475	525					
	<b>100</b>	525	550	575					
	<b>95</b>	600	625	650					
	<b>90</b>	675	700	725					
	<b>85</b>	750	725	800					
<b>115</b>	<b>110</b>	250	275	300					
	<b>105</b>	325	350	375					
	<b>100</b>	400	425	450					
	<b>95</b>	475	500	525					
	<b>90</b>	550	575	600					
	<b>85</b>	600	650	675					

	<b>80</b>	675	700	725					
<b>110</b>	<b>105</b>	225	250	275	300				
	<b>100</b>	300	325	375	400				
	<b>95</b>	375	400	425	450				
	<b>90</b>	450	475	500	525				
	<b>85</b>	500	525	550	575				
	<b>80</b>	575	600	625	650				
	<b>75</b>	625	650	675	725				
<b>Viteza maximă de circulație - km/h -</b>	<b>Treapta de viteză a limitării - km/h.</b>	<b>Distanța de la indicatorul de viteză la punctul de unde începe porțiunea de linie cu limitare de viteză, pe diferite pante - m.</b>							
		<b>0 ‰</b>	<b>1-5 ‰</b>	<b>6-10 ‰</b>	<b>11-15 ‰</b>	<b>16-20 ‰</b>	<b>21-25 ‰</b>	<b>26-30 ‰</b>	<b>31-35 ‰</b>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>105</b>	<b>100</b>	225	250	275	300	350			
	<b>95</b>	275	300	325	350	400			
	<b>90</b>	350	375	400	425	450			
	<b>85</b>	400	425	450	475	500			
	<b>80</b>	475	500	525	550	575			
	<b>75</b>	550	575	600	625	650			
	<b>70</b>	600	625	650	675	700			
<b>100</b>	<b>95</b>	175	200	225	250	300			
	<b>90</b>	200	225	250	275	325			
	<b>85</b>	250	275	300	325	350			
	<b>80</b>	275	300	325	350	375			
	<b>75</b>	325	350	375	400	425			
	<b>70</b>	350	375	400	425	450			
<b>95</b>	<b>90</b>	150	175	225	250	275			
	<b>85</b>	200	225	250	275	300			
	<b>80</b>	225	250	275	300	325			
	<b>75</b>	275	300	325	350	375			
	<b>70</b>	300	325	350	375	425			
	<b>65</b>	325	375	400	450	475			
<b>90</b>	<b>85</b>	150	150	175	200	225			
	<b>80</b>	175	200	200	225	250			
	<b>75</b>	200	250	250	275	300			
	<b>70</b>	250	275	300	325	350			
	<b>65</b>	300	325	350	350	375			
	<b>60</b>	325	350	375	400	450			
<b>85</b>	<b>80</b>	150	175	175	200	225	250		
	<b>75</b>	175	200	200	225	250	275		
	<b>70</b>	225	250	250	275	300	325		
	<b>65</b>	250	275	300	325	350	375		
	<b>60</b>	275	325	350	375	400	425		
	<b>55</b>	325	350	375	400	425	450		
<b>80</b>	<b>75</b>	125	150	150	175	200	225		
	<b>70</b>	175	200	200	200	225	250		
	<b>65</b>	200	225	250	250	275	300		
	<b>60</b>	250	250	275	300	300	325		
	<b>55</b>	275	300	300	325	325	350		
	<b>50</b>	300	325	325	350	350	375		

<b>75</b>	<b>70</b>	125	125	150	175	200	200	200	
	<b>65</b>	150	175	175	175	200	200	225	
	<b>60</b>	175	200	200	200	225	250	275	
	<b>55</b>	200	225	225	225	250	275	300	
	<b>50</b>	225	250	250	275	275	300	325	
	<b>45</b>	250	275	275	300	300	325	350	
<b>70</b>	<b>65</b>	125	125	150	150	150	175	175	200
	<b>60</b>	150	175	175	175	200	200	225	250
	<b>55</b>	175	175	200	200	225	225	250	275
	<b>50</b>	200	225	225	250	250	250	275	300
	<b>40</b>	250	275	275	300	300	325	325	350
<b>Viteza maximă de circulație - km/h -</b>	<b>Treapta de viteză a limitării - km/h.</b>	<b>Distanța de la indicatorul de viteză la punctul de unde începe porțiunea de linie cu limitare de viteză, pe diferite pante - m.</b>							
		<b>0<sup>0/00</sup></b>	<b>1-5<sup>0/00</sup></b>	<b>6-10<sup>0/00</sup></b>	<b>11-15<sup>0/00</sup></b>	<b>16-20<sup>0/00</sup></b>	<b>21-25<sup>0/00</sup></b>	<b>26-30<sup>0/00</sup></b>	<b>31-35<sup>0/00</sup></b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>65</b>	<b>60</b>	125	125	125	150	150	175	175	200
	<b>55</b>	150	175	175	175	175	200	200	225
	<b>50</b>	175	200	225	225	225	225	250	275
	<b>40</b>	225	250	250	275	275	300	300	325
	<b>35</b>	250	275	275	300	300	325	325	350
<b>60</b>	<b>55</b>	100	125	125	150	150	175	175	200
	<b>50</b>	125	150	175	175	175	200	200	225
	<b>45</b>	150	200	200	200	225	225	225	250
	<b>40</b>	175	225	225	250	250	275	275	300
	<b>30</b>	200	250	250	275	275	300	300	325
<b>55</b>	<b>50</b>	100	100	125	125	125	150	150	175
	<b>45</b>	125	125	150	150	150	175	175	200
	<b>40</b>	150	150	175	175	175	200	200	225
	<b>30</b>	175	200	225	225	225	225	250	275
<b>50</b>	<b>45</b>	100	100	100	100	125	125	125	150
	<b>40</b>	125	125	150	150	150	150	150	175
	<b>30</b>	150	175	175	175	175	200	200	225
<b>45</b>	<b>40</b>	100	100	100	100	100	125	125	125
	<b>30</b>	125	150	150	150	150	175	175	200
	<b>25</b>	150	175	175	175	200	200	225	225
<b>40</b>	<b>30</b>	100	100	125	125	150	150	150	150
	<b>20</b>	150	175	175	175	200	200	200	225
<b>35</b>	<b>30</b>	100	100	100	100	125	125	125	150
	<b>20</b>	125	125	150	150	175	175	200	225
<b>30</b>	<b>20</b>	100	100	125	125	150	150	175	200

**Notă:** Distanțele de amplasare a indicatoarelor de viteză pentru domeniul de viteze 140 – 160 km/h, sunt valabile în cazul în care trenurile de călători sunt frânate cu depresiuni în conducta generală de 1,5 bari (frânări totale).

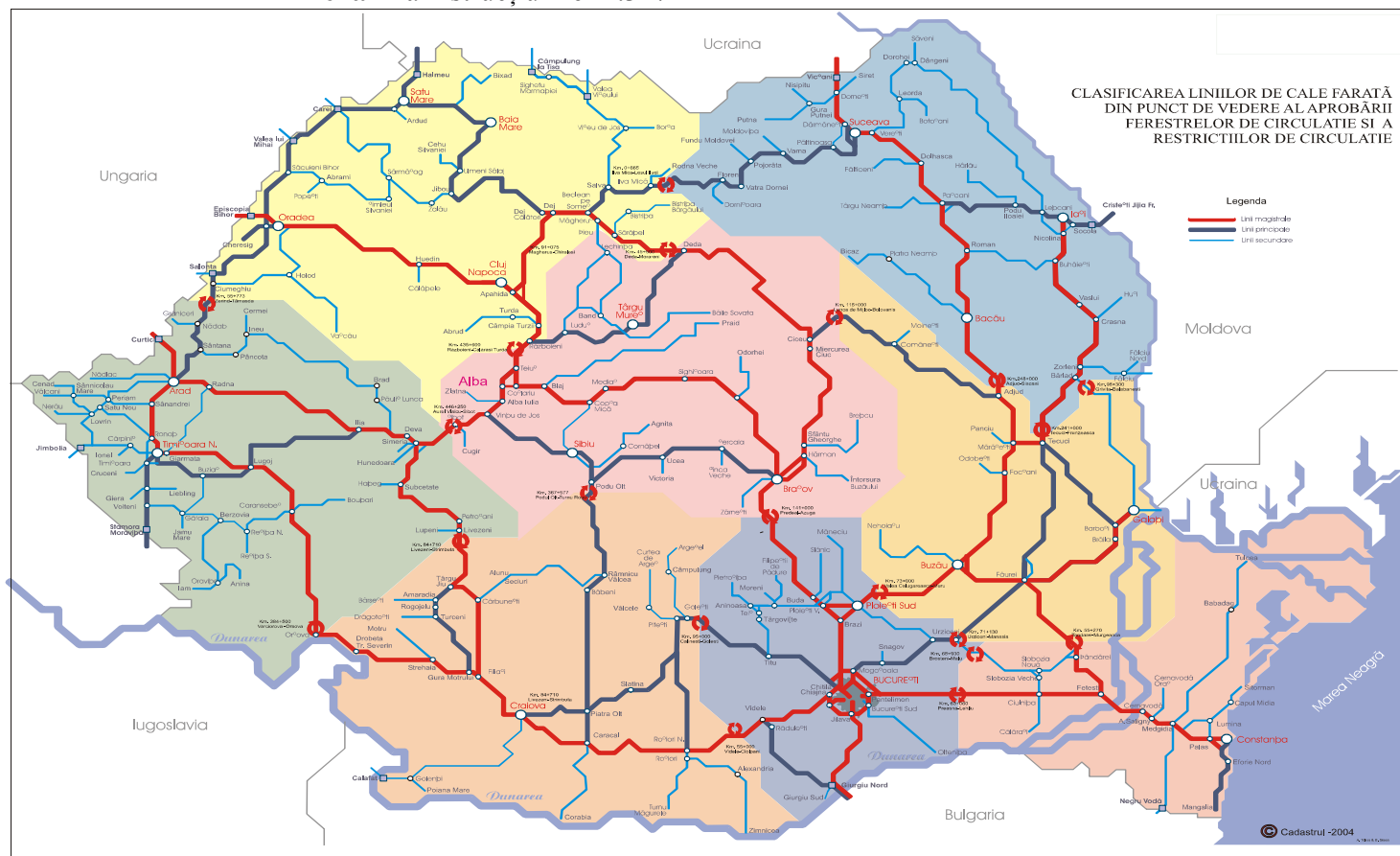
**Anexa 2**  
la Instrucțiunile nr.317

**SITUAȚIA**  
adaosurilor maxime la timpii de mers datorate restricțiilor de viteză  
existente în perioada iunie-octombrie

Nr crt	Linia	Secția de circulație	Adaosuri												
			Trenuri călători						Trenuri marfă						
			VI	VII	VIII	IX	X	Valoarea maximă	VI	VII	VIII	IX	X	Valoarea maximă	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	



# Anexa 4 la Instrucțiunile nr.317



**Anexa 5a**  
la Instrucțiunile nr. 317

Măsurile de siguranța circulației necesare la executarea lucrărilor de linie,  
lucrări de artă și terasamente

Nr. crt	Denumirea lucrării	Treapta de viteză a restricției - km/h -	Conducătorul lucrării, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier
0	1	2	3
<b>I. LUCRĂRI CARE IMPUN ÎNCHIDERI DE LINIE SI ACOPERIREA CU SEMNALE MOBILE DE OPRIRE ȘI APOI, DUPĂ TERMINAREA LUCRĂRILOR DE BAZĂ, CIRCULAȚIA TRENURILOR CU RESTRICȚIE DE VITEZĂ - DUPĂ ÎNLOCUIREA SEMNALELOR MOBILE DE OPRIRE CU SEMNALE DE REDUCERE A VITEZE.</b>			
1	Riparea manuală a căii, la rând, cu mai mult de 50 mm într-o repriză	30	Șef district întreținere cale
2	Înlocuirea a două sau mai multe traverse la rând precum și îndesirea pozei traverselor	30	Șef district întreținere cale
3	Înlocuirea grinzilor de lemn la podurile din lemn sau înlocuirea tablierelor metalice mici	30	Picherul de poduri, respectiv șeful sectorului de poduri, asistat de șeful districtului de întreținere a liniilor
4	Înlocuirea la rând a diblurilor uzate din traversele de beton	30	Șef district întreținere cale
5	Readucerea joantelor la echer	30	Șef district întreținere cale
6	Înlocuirea șinelor la rând, cu șine de același tip sau de un alt tip și/sau de o altă lungime	30	Șef district întreținere cale

7	Înlocuirea la rând a pietrei sparte sub talpa traversei	30	Şef district întreținere cale
8	Ridicarea căii pentru rectificarea nivelului: a) până la 60 mm inclusiv; b) peste 60 mm - cu ridicarea căii în 2 sau mai multe reprize.	30 15	Şef district întreținere cale Şef district întreținere cale
9	Racordarea căii la punctele cu denivelări produse de îngheț, mai mari de 50 mm, prin introducerea de plăcuțe calibrate	15	Şef district întreținere cale
10	Înlocuirea tuturor pieselor metalice ale aparatelor de cale, de același tip și caracteristici:  a).deschiderea liniei se face cu prindere completă; b) deschiderea liniei se face cu prindere incompletă, însă cu asigurarea a cel puțin 50% din prinderea normală pentru fiecare cap de traversă și parte a șinei.	70 30	Şef adjunct secție întreținere a căii-pentru aparatele de cale de pe liniile curente și directe din stații și şef district întreținere cale pentru celelalte
<b>Nr. crt</b>	<b>Denumirea lucrării</b>	<b>Treapta de viteză a restricției - km/h -</b>	<b>Conducătorul lucrării, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier</b>
11	Înlocuirea întregului aparat de cale, montat alături	30	Şef adjunct secție întreținere a căii-pentru aparate de pe liniile curente și directe din stații și şef district întreținere cale pentru celelalte
12	Înlocuirea la rând a traverselor speciale pe poduri sau a longrinelor pe poduri cu grinzi gemene	30	Şef adjunct secție întreținere a căii
13	Înlocuirea aparatelor de compensare pe poduri	30	Şef adjunct secție întreținere a căii



II. LUCRĂRI CARE IMPUN INCHIDEREA LINIEI ȘI ACOPERIREA CU SEMNALE MOBILE DE OPRIRE, IAR DUPĂ TERMINAREA LOR RELUAREA CIRCULAȚIEI CU VITEZĂ NORMALĂ - DUPĂ RIDICAREA SEMNALELOR MOBILE DE OPRIRE.			
14	Înlocuirea șinelor izolate	Viteză normală	Șef district întreținere cale
15	Înlocuirea ecliselor sau verificarea joantelor prin dezechisare	Viteză normală	Șef district întreținere cale
16	Înlocuirea pieselor izolate ale schimbătoarelor de cale - ace, contraace, inimă, contrașină-.	Viteză normală	Șef district întreținere cale
17	Tragerea liniei la tipar cu desprinderea simultană a șinei pe mai mult de trei capete de traversă. La trecerea primelor trenuri, traversele vor fi prinse cu câte două tirfoane la fiecare capăt, unul la exterior și unul la interior.	Viteză normală	Șef district întreținere cale
18	Înlocuirea traverselor izolate pe poduri	Viteză normală	Șef district întreținere cale
19	Înlocuirea aparatului de manevră al schimbătorului, a fixătorului de vârf sau mijloc, a dispozitivului ajutător de manevră	Viteză normală	Șef district întreținere cale
20	Verificarea și înlocuirea materialului izolant sau metalic uzat la joantele izolante	Viteză normală	Șef district întreținere cale pe liniile curente și directe din stații, șef de echipă întreținere cale pe celelalte lini din stații.

			Lucrările se execută împreună cu personalul SCB
Nr. crt.	Denumirea lucrării	Treapta de viteză a restricției - km/h -	Conducătorul lucrării, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier
21	Eclisări, înlocuiri de elemente la poduri care se execută cu scoaterea niturilor existente, în special la grinzile căii - lonjeroane, antretoaze - și reșezarea sau înlocuirea aparatelor de reazem, executate ca lucrări de intervenție și reparații din fondurile de întreținere.	Viteză normală	Șef atelier poduri asistat de șeful districtului de întreținere a liniilor
22	Executarea de șlițuri transversale între traverse în scopul prospectării stării platformei și prisme de piatră spartă, când adâncimea de săpare depășește 70 cm de la nivelul superior al traversei.	Viteză normală	Șef district întreținere cale
<b>III. LUCRĂRI CARE IMPUN REDUCEREA VITEZEI ȘI ACOPERIREA LINIEI CU SEMNALE MOBILE RESPECTIVE, IAR DUPĂ TERMINAREA LUCRĂRILOR RELUAREA CIRCULAȚIEI CU VITEZĂ NORMALĂ - DUPĂ RIDICAREA SEMNALELOR MOBILE DE REDUCERE A VITEZEI.</b>			
23	Riparea manuală a căii, la rând, în cel mult două reprize, iar la fiecare repriză până la maxim 50 mm	30	Șef district întreținere cale
24	Scoaterea la rând a tirfoanelor sau a șuruburilor verticale la prinderea indirectă, la cel mult 50% din traverse cu condiția ca din două în două traverse prinderea să fie completă	30	Șef district întreținere cale
25	Îndesirea pozei traversei, cu manevrarea a cel mult patru traverse	30	Șef echipă întreținere cale

26	Racordarea căii la punctele cu umflături la îngheț, până la cel mult 50 mm înălțime și scoaterea tirfoanelor la cel mult trei traverse neconsecutive ale aceluiași panou	15	Șef district întreținere cale
27	Ridicarea și burarea liniei la rând pe un strat de balast între 20 și 60 mm	30	Șef echipă întreținere cale
28	Înlocuirea traverselor speciale la aparatele de cale prin scoaterea tirfoanelor la cel mult trei traverse neconsecutive	30	Șef echipă întreținere cale
Nr. crt.	Denumirea lucrării	Treapta de viteză a restricției - km/h -	Conducătorul lucrării, responsabilul cu siguranța circulației pe șantier
29	Scoaterea pietrei sparte până la patul traverselor pe o lungime mai mare de 12 m cu condiția ca: a) rosturile de dilatație să fie deschise pe 75 m deoparte și de alta, iar temperatura în șină să fie egală cu cel mult temperatura de închidere a rosturilor prevăzută în Instrucția 314 tabelul 12; b) rosturile de dilatație să aibă mărimile prevăzute în Instrucția 314 tabelul 12, iar temperatura în șină să fie, conform prevederilor de la art.10 E din aceeași instrucție	30	Șef echipă întreținere cale

**NOTĂ:**

- 1. După terminarea lucrărilor privind închiderea liniei, conducătorul lucrărilor este obligat să asigure verificarea și consolidarea liniei pentru garantarea circulației la viteza indicată în coloana 2 din prezenta anexă.**

**Restricția de viteză se menține, obligatoriu, până la efectuarea eventualelor remedieri ale geometriei căii și se completează materialul necorespunzător sau lipsă, astfel ca la ridicarea restricției elementele componente ale suprastructurii căii, lucrărilor de artă sau terasamentelor să fie complete, iar geometria căii să se încadreze în toleranțele pentru lucrări, prevăzute în Instrucțiunile nr. 314 – norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii.**

**În condiții deosebite, temeinic justificate, conducătorul lucrării poate dispune reluarea circulației cu o viteză inferioară acesteia, însă cu obligația de a continua lucrările de consolidare a liniei, astfel ca în cel mult 24 ore de la deschiderea liniei să se realizeze condițiile pentru viteza prevăzută în coloana 2.**

- 2. Conducătorul lucrărilor de la lucrările menționate la nr. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 23, atunci când ele se execută pe restul liniilor din stații - toate în afară de linia directă și liniile de primire și expediere a trenurilor - poate fi și șeful de echipă întreținere cale.**
- 3. Pentru lucrări complexe, care se execută pe bază de documentație tehnică, treapta de viteză a restricției se prevede obligatoriu în documentația tehnică.**

**CONDIȚII ȘI MĂSURI DE SIGURANȚĂ CIRCULAȚIEI LA UNELE LUCRĂRI CE SE EXECUTĂ PE CALEA FĂRĂ JOANTE**

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
<b><i>1. RECTIFICAREA NIVELULUI PRIN BURAJ MANUAL SAU CU CIOCANE ELECTRICE</i></b>						
1.1.	Cu ridicarea liniei în puncte până la 20 mm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura în șină în timpul lucrului să fie cuprinsă între “tf+15 ° C” și “ tf-25° C”;</li> <li>- lucrarea se face cu ridicarea a cel mult 15 traverse consecutive, inclusiv; racordările, iar distanța dintre două puncte aflate în același timp în lucru, să fie mai mare de 15 m;</li> <li>- nu se afânează și nu se îndepărtează piatra spartă de la capetele traverselor.</li> <li>- <b>în timpul lucrului nu se execută alte lucrări ce pot micșora stabilitatea căii - înlocuiri de traverse, de plăcuțe intermediare, de plăci suport, de prinderi, rectificări de ecartament, ciuruirea pietrei sparte și alte asemenea.</b></li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dacă în timpul lucrului temperatura devine mai mare decât “tf+15° C” - în aliniament și curbe cu orice rază - sau mai mică decât “tf-25° C” - pentru curbe cu raza sub 600 m</li> <li>- lucrarea se oprește și se compactează piatra spartă de la capetele traverselor.</li> </ul>

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
1.2.	Cu ridicarea liniei la rând până la 20 mm	<p>-temperatura șinei în timpul lucrului trebuie să fie cuprinsă între “<math>t_f+15^{\circ}C</math>” și “<math>t_f-25^{\circ}C</math>”</p> <p>- lucrarea se face fără dezgolirea capetelor traverselor, iar la încheiere, traversele trebuie să fie burate și profilul prisme refăcut</p> <p>- în timpul lucrului nu se execută alte lucrări ce pot micșora stabilitatea căii - înlocuiri de traverse, de plăci, de plăcuțe intermediare, de prinderi, rectificări de ecartament, ciuruirea pietrei sparte și alte asemenea.</p>	50 km/h	Viteza normală	Șef de district	<p>- dacă în timpul lucrului sau în perioada scurgerii tonajului de stabilizare temperatura depășește “<math>t_f+15^{\circ}C</math>” se procedează astfel:</p> <p>a) se oprește lucrarea și se reface prisma;</p> <p>b) se fac revizii suplimentare ziua, iar la atingerea temperaturii de “<math>t_f+20^{\circ}C</math>” se introduce restricție de viteză de 30 km/h până la scurgerea tonajului de stabilizare, după care viteza normală.</p>
1.3.	Cu ridicarea liniei la rând între 20 și 60 mm	<p>- temperatura șinei în timpul lucrului trebuie să fie cuprinsă:</p> <p>a) între “<math>t_f+10^{\circ}C</math>” și “<math>t_f-25^{\circ}C</math>” pentru aliniamente și curbe <math>\geq 600</math> m;</p> <p>b) între “<math>t_f+5^{\circ}C</math>” și “<math>t_f-20^{\circ}C</math>” pentru curbe cu <math>R &lt; 600</math> m;</p> <p>- la încheierea lucrărilor prisma de piatră spartă trebuie să fie refăcută și traversele burate.</p>	30 km/h	70 km/h de la terminarea lucrării și până la scurgerea tonajului de 300.000 tone brute, după care viteza normală	Șef de district	<p>- dacă în timpul lucrului sau în perioada tonajului de stabilizare temperatura crește mai mult decât “<math>t_f+10^{\circ}C</math>” - pentru aliniamente și curbe cu <math>R \geq 600</math> m - sau mai mult decât “<math>t_f+5^{\circ}C</math>” - pentru curbe cu <math>R &lt; 600</math> m - se procedează astfel:</p> <p>a) se oprește lucrarea;</p> <p>b) se fac revizii suplimentare ziua, iar la “<math>t_f+20^{\circ}C</math>” se închiderea linia și se face detensionarea șinelor.</p>

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
<b>2. RECTIFICAREA DIRECȚIEI PRIN RIPAJ MANUAL</b>						
2.1.	Cu riparea manuală în puncte, până la 20 mm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului să fie cuprinsă între “tf+15° C” și “tf-25° C” dar nu mai mare de +35° C.</li> <li>- lucrarea se face pe porțiuni de câte cel mult 15 traverse iar distanța dintre marginile a două porțiuni aflate în același timp în lucru să fie mai mare de 30 m.</li> <li>- piatra spartă de la capetele traverselor să nu fie îndepărtată iar după ripare profilul să fie refăcut.</li> <li>- în timpul ripării nu se execută alte lucrări care pot micșora stabilitatea căii - înlocuiri de traverse, de plăci suport, de plăcuțe intermediare, de prinderi, rectificări de ecartament.</li> <li>- în timpul ripării nu se admit ridicări mai mari de 10 mm</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de district	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dacă în timpul lucrului temperatura devine mai mare decât “tf+15°C” - în aliniament și curbe cu orice rază - sau mai mică decât “tf-25° C” - pentru curbe cu raza sub 600 m;</li> <li>- lucrarea se oprește iar prisma de piatră spartă se reface și se compactează la capetele traverselor.</li> </ul>

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
2.2.	Cu riparea manuală în puncte, între 20 și 50 mm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lucrarea se face în etape, cu ripare a cel mult 20 mm într-o etapă și cu respectarea condițiilor de la pct. 2.1. de mai sus.</li> <li>- între două etape de lucru consecutive pe aceeași porțiune să treacă tonajul de stabilizare dar nu mai puțin de 2 zile.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de district	- dacă în timpul lucrului temperatura devine mai mare decât “tf+15°C” - în aliniament și curbe de orice rază - sau mai mică decât “tf-25° C” - pentru curbe cu raza sub 600 m - lucrare se oprește iar prisma de piatră spartă se reface și se compactează la capetele traverselor.
2.3.	Cu riparea manuală la rând până la 20 mm	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului să fie cuprinsă între “tf+15° C” și “tf-25° C” dar nu mai mare de +35° C.</li> <li style="text-align: center;"><b>-lucrarea se face fără îndepărtarea pietrei sparte de la capetele traverselor iar după ripare profilul prisme trebuie să fie refăcut.</b></li> <li>-în timpul ripării ridicarea maximă a căii este de 10 mm</li> <li>- în timpul ripării nu se execută alte lucrări care micșorează stabilitatea căii - înlocuiri de traverse, de plăci suport, de plăcuțe intermediare de prinderi, rectificări de ecartament.</li> </ul>	50 km/h	Viteza normală	Șef de district	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dacă în timpul lucrului sau în perioada scurgerii tonajului de stabilizare temperatura depășește “tf+15°C”, se procedează astfel: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) se oprește lucrarea și se reface prisma;</li> <li>b) se fac revizii suplimentare ziua , iar la atingerea temperaturii de “tf+20° C” se introduce restricție de viteză de 30 km/h până la scurgerea tonajului de stabilizare, după care viteza normală.</li> </ul> </li> </ul>



Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
2.4.	Cu riparea manuală la rând între 20 și 50 mm într-o singură etapă	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului cuprinsă între “tf+10° C” și “tf-25° C”.</li> <li>- între rectificarea nivelului și ripare trebuie să fi trecut tonajul de stabilizare</li> <li>- dezvelirea capetelor traverselor pentru ripare și învelirea capetelor după ripare, se face în închidere de linie.</li> <li>- riparea căii trebuie urmată de completarea și refacerea prisme</li> </ul>	Închidere de linie	70 km/h până la scurgerea tonajului de stabilizare dar nu mai puțin de 2 zile	Șef de district	- dacă pe durata scurgerii tonajului de stabilizare temperatura șinei crește peste “tf+10° C”, se fac revizii suplimentare în timpul zilei, iar la “tf+20°C” se introduce restricția de viteză de 15 km/h pe toată durata scurgerii tonajului de stabilizare după care viteza normală.
2.5.	Cu riparea manuală la rând la mai mult de 50 mm într-o etapă	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului trebuie să fie cuprinsă: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) între “tf+10° C” și “tf-25° C” pentru aliniamente și curbe cu <math>R \geq 600</math> m;</li> <li>b) între “tf+5° C” și “tf-20° C” pentru curbe cu <math>R &lt; 600</math> m;</li> </ul> </li> <li>- înainte de ripare, în aceeași închidere de linie, se face burajul necesar.</li> </ul>	Închidere de linie	30 km/h pe durata scurgerii a 100.000 tone apoi 70 km/h pe durata a 200.000 tone după care viteza normală	Inginer sau subinginer	- dacă pe timpul lucrului sau pe durata scurgerii tonajului de stabilizare temperatura în șină crește cu mai mult de cât “tf+10° C” - în aliniamente și curbe cu $R \geq 600$ m - sau cu mai mult decât “tf+5° C” - pentru curbe cu $R < 600$ m - se procedează astfel: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) se oprește lucrarea;</li> <li>b) se face revizie suplimentară ziua, iar la “tf +15° C” se introduce restricția de 15 km/h pe durata scurgerii a 100.000 tone după care 70 km/h până la scurgerea a 200.000 tone și apoi viteză normală.</li> </ul>

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
<b>3. RECTIFICAREA DIRECȚIEI ȘI NIVELULUI PRIN RIPAJ ȘI BURAJ CU MAȘINILE GRELE</b>						
3.1.	Cu ridicarea până la 60 mm și riparea până la 40 mm	- temperatura în timpul lucrului trebuie să fie cuprinsă: a) între “tf+15° C” și “tf-25° C” pentru aliniamente și curbe cu R ≥ 600 m; b) între “tf+10° C” și “tf-20° C” pentru curbe cu R < 600 m; - prisma de piatră spartă trebuie să fie completă, iar la încheierea lucrării capetele traverselor să fie acoperite cu piatră.	închidere de linie	Viteza normală	Șef de district sau picher operator	- dacă în timpul lucrului sau în perioada de scurgere a tonajului de stabilizare temperatura crește mai mult de “tf+15° C” pentru aliniamente și curbe cu R ≥ 600 m) sau mai mult de “tf+10°C” pentru curbe cu R < 600 m se procedează astfel: a) se oprește lucrarea; b) se fac revizii suplimentare pe timpul zilei iar la atingerea temperaturii de “tf+20° C” se introduce restricție de 30 km/h pe toată durata scurgerii tonajului de stabilizare.
3.2.	Cu ridicarea la mai mult de 60 mm și cu riparea la mai mult de 40 mm	- temperatura în timpul lucrului trebuie să fie cuprinsă: a) între “tf +15° C” și “tf-25° C” pentru aliniamente și curbe cu R ≥ 600 m; b) între “tf+10° C” și “tf-20° C” pentru curbe cu R < 600 m; - prisma de piatră spartă trebuie să fie completă, iar la încheierea lucrării capetele traverselor să fie acoperite cu piatră.	închidere de linie	50 km/h pe durata scurgerii tonajului de 300.000 tone după care viteză normală	Șef de district sau picher operator	- dacă pe timpul lucrului sau pe durata scurgerii tonajului de stabilizare temperatura depășește “tf+15° C” - în aliniament și curbă cu R ≥ 600 m - sau depășește “tf+10° C” - pentru curbă cu R < 600 m - se procedează astfel: a) se oprește lucrarea; b) se face revizie suplimentară pe timpul zilei iar la atingerea temperaturii de “tf+20° C” - în aliniament și curbă cu R ≥ 600 m - sau la atingerea temperaturii de “tf +15° C” - pentru curbă cu R < 600 - m se introduce restricție de viteză de 30 km/h pe toată durata de stabilizare după care 50 km/h până la scurgerea tonajului de 300.000 tone brute.

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
<b>4. CIURUIREA BALASTULUI</b>						
4.1.	Ciuruirea manuală în puncte, la capătul traverselor și între traverse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului trebuie să fie de cel mult “tf+15° C”;</li> <li>- la un punct de lucru se admite ciuruirea la cel mult 2 traverse alăturate, dintr-un grup de 10 traverse;</li> <li>- distanța dintre 2 puncte de lucru, trebuie să fie de 30 m;</li> <li>- ciuruirea prisme la un grup de 10 traverse alăturate se face în etape, la cel mult 2 traverse într-o etapă și numai după ce de la o etapă la alta s-a scurs tonajul de stabilizare, dar nu mai puțin de 2 zile.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- dacă în timpul lucrului temperatura depășește “tf+15° C”, lucrarea se oprește iar prisma de piatră spartă se reface și se compactează.
4.2.	Ciuruirea mecanizată la capătul traverselor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului să fie de cel mult “tf+10° C”;</li> <li>- între lucrările de ciuruire și rectificarea nivelului, trebuie să treacă un tonaj de cel puțin 300000 tone brute;</li> <li>- piatra dintre traverse nu se afânează;</li> <li>- la încheierea lucrării, capetele traverselor se acoperă cu piatră spartă.</li> </ul>	50 km/h	Viteza normală	Șef de district	- dacă în timpul lucrului temperatura depășește “tf+10° C”, lucrarea se oprește, capetele traverselor se acoperă cu piatră spartă, iar la “tf+20° C” se introduce restricția de viteză de 15 km/h pe durata tonajului de stabilizare, după care, viteza normală.

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
4.3.	Ciuruirea integrală a prisme cu mașinile grele de cale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului să fie cuprinsă între "tf+10° C";</li> <li>- după ciuruire să fie asigurată piatra spartă necesară la capetele traverselor.</li> </ul>	Închidere de linie	30 km/h până după burajul I 70 km/h de la burajul I până la burajul III, după care viteza normală	Inginer, subinginer sau șef district	<p>1. Dacă în timpul lucrului și până la burajul I, temperatura depășește "tf+10° C", se procedează astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) se oprește lucrarea;</li> <li>b) se fac revizii suplimentare pe timpul zilei, iar dacă temperatura depășește "tf+20° C", se închide linia și se face detensionare.</li> </ul> <p>2. Dacă de la burajul I și până la scurgerea a 300.000 tone brute după burajul II, temperatura depășește "tf+15° C", se fac revizii suplimentare ziua, iar la atingerea temperaturii de "tf+20° C", se introduce restricție de 30 km/h pe toată durata menținerii temperaturii de "tf+20° C" sau mai mare, iar după însumarea tonajului, viteza normală.</p>

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
<b>5. ÎNLOCUIREA ȘI MANEVRAREA TRAVERSELOR</b>						
5.1.	Înlocuirea și manevrarea izolată	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului trebuie să fie de cel mult “<math>t_f+15^{\circ}C</math>”;</li> <li>- de o parte și alta a unei traverse care se înlocuiește trebuie să rămână cel puțin câte 4 traverse nemișcate pe toată durata scurgerii tonajului de stabilizare, dar nu mai puțin de 2 zile;</li> <li>- la încheierea lucrărilor traversa se burează, prisma de piatră spartă se reface și se compactează.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- dacă în timpul lucrului temperatura depășește “ $t_f+15^{\circ}C$ ” lucrarea se oprește iar prisma de piatră spartă se reface și se compactează.
<b>6. ÎNLOCUIREA MATERIALULUI MĂRUNT ȘI A ȘINELOR DEFECTE ȘI UZATE</b>						
6.1.	Înlocuirea materialului mărunț, buloane, tirfoane, plăcuțe, clești, inele resort	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura în timpul lucrului să fie cuprinsă între “<math>t_f+15^{\circ}C</math>” și “<math>t_f-25^{\circ}C</math>” dar nu mai mare decât <math>+35^{\circ}C</math>;</li> <li>- se poate face la grupuri de cel mult 3 capete de traversă, la rând; distanța minimă între 2 grupuri în lucru în același timp trebuie să fie de 30 m.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- la trecerea trenurilor să nu rămână dezlegate 2 capete de traversă alăturate.

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
6.2	Înlocuirea izolată a plăcilor metalice de suport și a diblurilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura în timpul lucrului să fie cuprinsă între “<math>t_f+15^{\circ}C</math>” și “<math>t_f-25^{\circ}C</math>” ;</li> <li>- se poate face la grupuri de cel mult 3 capete traversă la rând. Distanța minimă dintre 2 grupuri în lucru în același timp, să fie cel puțin 30 metri.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- lucrarea se face în pauze de circulație
6.3	Înlocuirea șinelor uzate în curbe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- înlocuirea se face cu șine lungi sudate sau cu șine scurte eclisate, montarea făcându-se după regulile stabilite pentru montarea căii fără joante sau căii cu joante, după caz;</li> <li>- la înlocuirea cu șine scurte eclisate, lucrare se va face în așa fel încât capătul căii fără joante să nu cadă pe curbe de racordare;</li> <li>- ambele fire ale curbei să aibă același fel de joantă - sudată sau eclisată.</li> </ul>	Închidere de linie	Viteza normală	Inginer sau subinginer	- dacă provizoriu rămâne pe un fir cale cu joante iar pe altul cale fără joante, temperatura de fixare se consideră temperatura de fixare a firului fără joante, micșorată cu 25%.
6.4.	Înlocuirea șinelor defecte din corpul tronsonului	- se procedează ca în cazul unei șine rupte - vezi anexa 7 - Instr 341 -alcătuirea,întreținerea și supravegherea căii fără joante.	Închidere de linie	Viteza normală	Inginer sau subinginer	

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După terminarea lucrării		
6.5.	Înlocuirea șinelor defecte din panoul tampon sau la capătul căii fără joante	<ul style="list-style-type: none"> <li>- înainte de scoaterea ecliselor se controlează și se refac prinderile verticale la momentul de 24 daNm, pe lungimea de respirație aferentă temperaturii din timpul reparației;</li> <li>- dacă la temperatura în șină depășește “tf+15° C”, se compactează spațiile dintre primele 60 de traverse de la capăt.</li> </ul>	Închidere de linie	Viteza normală	Șef de district	
<b>7. RECTIFICAREA ECARTAMENTULUI ȘI RECTIFICAREA NIVELULUI PRIN PLĂCUTE</b>						
7.1.	Tragerea la tipar și rectificarea nivelului prin plăcuțe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- temperatura șinei în timpul lucrului să fie mai mică decât “tf+15° C ” dar mai mare decât “tf-25° C”.</li> <li>- se execută pe un singur fir.</li> <li>- se poate face la grupuri de cel mult 3 capete de traverse la rând. Distanța minimă între două grupuri în lucru în același timp, trebuie să fie de cel puțin 30 m.</li> </ul>	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- la trecerea trenurilor să nu rămână nelegate 2 capete de traversă alăturate.

**NOTĂ IMPORTANTĂ:**

1. Lucrările de rectificare a nivelului sau direcției prin buraj și ripaj, de ciuruire, înlocuire sau manevrare a traverselor - punctele de la 1.1. la 5.2. din prezenta anexă - precum și alte lucrări executate manual sau mecanizat și care deconsolidează prisma de piatră spartă, nu se vor începe decât dacă prisma de balast este completă, conform reglementărilor.

2. De regulă, aceste lucrări nu se vor executa în perioada 15 aprilie – 15 octombrie. Dacă totuși condițiile de siguranță sau alte cauze bine justificate impun executarea și în această perioadă, se vor lua toate măsurile necesare inclusiv detensionarea, pretensionarea sau uniformizarea de eforturi după caz, astfel ca temperatura să corespundă condițiilor impuse în coloana *Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan* din prezenta anexă și siguranța circulației să nu fie afectată.
3. Dacă temperatura șinei depășește valorile din coloana *Observații* pentru vitezele respective, existând pericolul deformațiilor la cale, agentul însărcinat cu revizia suplimentară și supravegherea, trebuie să înăsprească restricția de viteză iar la apariția primelor semne de deripare a liniei să oprească circulația trenurilor și să procedeze conform prevederilor din reglementările specifice privind calea fără joante.
4. În curbele cu  $R < 600$  m, la lucrările care deconsolidează la rând prisma de piatră spartă, trebuie ca înainte și după terminarea lucrărilor să se facă măsurarea poziției căii față de repere fixe.
5. În cazul executării burajelor mecanizate cu stabilizarea dinamică a prisme de piatră spartă, se vor respecta prevederile reglementărilor specifice.



**LUCRĂRI CARE ÎN PERIOADA 15.X. -15.IV. SE EXECUTĂ ȘI ÎN ALTE CONDIȚII DECÂT CELE DIN ANEXA 5b**

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După finalizare		
<b>1. RECTIFICAREA NIVELULUI PRIN BURAJ MANUAL SAU CU CIOCANE ELECTRICE</b>						
1.1.	Cu ridicarea liniei în puncte până la 20 mm	- temperatura în șină în timpul lucrului să nu depășească temperatura de fixare "tf", pentru aliniamente și curbe cu $R \geq 600$ m - și să nu fie mai mică decât "tf-25° C" pentru curbe cu $R < 600$ m.	Viteza normală	Viteza normală	Șefechipă	- dacă în timpul lucrului și pe durata de stabilizare temperatura depășește temperatura de fixare "tf", lucrarea se oprește, iar la "tf+15° C" se introduce restricție de 70 km/h pe toată perioada de stabilizare. - dacă scade sub "tf-25° C" în curbe cu $R < 600$ m, lucrarea se oprește.
<b>2. RECTIFICAREA DIRECȚIEI PRIN RIPAȘ MANUAL</b>						
2.1.	Cu riparea manuală în puncte sau la rând, până la 20 mm	- temperatura în șină în timpul lucrului să nu depășească temperatura de fixare "tf"- pentru aliniamente și curbe cu $R \geq 600$ m - și să nu fie mai mică decât "tf-25° C" - pentru curbe cu $R < 600$ m.	Viteza normală	Viteza normală	Șef de district	- dacă în timpul lucrului și pe durata de stabilizare temperatura depășește temperatura de fixare „tf”, lucrarea se oprește, iar la "tf+15° C" se introduce restricție de 70 km/h pe toată durata de stabilizare - dacă scade sub "tf-25° C" în curbe cu $R < 600$ m, lucrarea se oprește.

Nr. crt.	Lucrarea	Condiții de lucru ce trebuie îndeplinite simultan	Condiții de circulație		Personalul care conduce lucrarea	OBSERVAȚII - măsuri de luat în cazuri neprevăzute -
			În timpul lucrării	După finalizare		
<b>3. CIURUIREA BALASTULUI</b>						
3.1.	Ciuruirea manuală la capătul traverselor și între traverse	- temperatura în șină în timpul lucrului să nu depășească temperatura de fixare "tf", pentru aliniamente și curbe cu $R \geq 600$ m și să nu fie mai mică decât "tf+25°" pentru curbe cu $R < 600$ m.	Viteza normală	Viteza normală	Șef de echipă	- dacă în timpul lucrului și pe durata de stabilizare temperatura depășește temperatura de fixare "tf", lucrarea se oprește, iar la "tf+15° C" se introduce restricție de 70 km/h pe toată durata de stabilizare. - dacă scade sub "tf+25° C" în curbe cu $R < 600$ m, lucrarea se oprește.





Adausurile de timp de mers corespunzătoare reducerii vitezei maxime a trenului la viteza restricției și readucerea vitezei trenului la viteza maximă pentru trenuri mixte, militare, de colectare și mesagerii, accelerate, directe și locale de marfă, convoaie și de serviciu, frânate cu frână automată, cu acțiune înceată, mixt ori de marfă

Viteza restricției Km/h	Viteza maximă a trenului (km/h)																			
	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25	20	15	10	5
	Adaosul de timp de mers (min)																			
95	0,3	0																		
90	0,6	0,3	0																	
85	0,9	0,6	0,3	0																
80	1,2	0,9	0,6	0,3	0															
75	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0														
70	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0													
65	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0												
60	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0											
55	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0										
50	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0									
45	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0								
40	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0							
35	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0						
30	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0					
25	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0				
20	3,4	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0			
15	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0		
10	3,7	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0	
5	3,8	3,7	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3	0
0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,4	3,3	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,4	2,1	1,9	1,7	1,4	1,2	0,9	0,6	0,3

Observație : Structura adaosurilor de timp de mers din tabel este următoarea:  
40% pentru reducerea vitezei maxime a trenului la viteza restricției  
60% pentru readucerea vitezei trenului la viteza maximă

**Timpii de mers corespunzători parcurgerii anumitor distanțe cu anumite viteze**

Viteza (Km/h)	Distanța parcursă (m)																			
	50	100	150	200	250	300	350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	850	900	950	1000
5	0,6	1,2	1,8	2,4	3,0	3,6	4,2	4,8	5,4	6,0	6,6	7,2	7,8	8,4	9,0	9,6	10,2	10,8	11,4	12,0
10	0,3	0,6	0,9	1,2	1,5	1,8	2,1	2,4	2,7	3,0	3,3	3,6	3,9	4,2	4,5	4,8	5,1	5,4	5,7	6,0
15	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,6	2,8	3,0	3,2	3,4	3,6	3,8	4,0
20	0,2	0,3	0,5	0,6	0,8	0,9	1,1	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0	2,1	2,3	2,5	2,6	2,7	2,9	3,0
25	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4
30	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8	1,9	2,0
35	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,6	1,7	1,8
40	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5
45	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4
50	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2
55	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1
60	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0
65	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0
70	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9
75	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8
80	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8
85	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8
90	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
95	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
100	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
105	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6
110	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6
115	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6
120	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
125	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
130	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
135	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
140	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
145	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
150	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
155	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
160	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

**ADAOSURILOR DE TIMP DE MERS PENTRU O RESTRICȚIE  
DE VITEZĂ SIMPLĂ**  
- exemplu de calcul -

Restricția de viteză : 30 km/h	Felul trenului			
	Automotor	Rapid, accelerat	De persoane	De marfa
Elemente de calcul	Viteza maxima a trenului - km/h.			
	100	120	100	70
	Lungimea trenului – m.			
	100	300	300	700
	Lungimea porțiunii de linie cu restricție de viteză (m)			
	430	430	430	430
Adaosul de timp de mers corespunzător reducerii vitezei trenului la viteza restricției și readucerea vitezei trenului la viteza maximă	1,5	1,7	1,5	2,1
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii porțiunii de linie cu restricție de viteză de către tren cu viteza restricției - 30 km/h	1,1	1,5	1,5	2,3
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii porțiunii de linie cu restricție de viteză de către tren cu viteza maximă	0,4	0,4	0,5	1,1
Diferența	0,7	1,1	1,0	1,2
Adaosul de timp de mers total al timpului de mers datorita restricției de viteză	2,2	2,8	2,5	3,3
Aproximarea adaosurilor de timp de mers la jumătăți de minut	2,5	3,0	2,5	3,5

**ADAUSURILOR DE TIMP DE MERS PENTRU O RESTRICȚIE DE  
VITEZĂ ÎN TREPTE.**

- exemplu de calcul -

Restricția de viteză în trepte : 30/70 km/h pe 1170 / 6960 m	Felul trenului			
	Automotor	Rapid, accelerat	De persoane	De marfă
Elemente de calcul	Viteza maxima a trenului -km/h.			
	100	140	100	80
	Lungimea trenului – m.			
	100	300	300	700
	Lungimea porțiunii de linie cu restricție de viteză – m.			
	1170 / 6960	1170 / 6960	1170 / 6960	1170 / 6960
Adaosul de timp de mers corespunzător reducerii vitezei trenului la viteza restricției - 30 km/h	0,30	0,40	0,30	1,04
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii de către tren a porțiunii de linie cu restricție de viteză de 30 km/h	2,60	3,00	3,00	3,90
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii de către tren, a porțiunii de linie cu restricție de viteză, cu viteza maximă	0,80	0,8	0,90	1,50
Diferența	1,80	2,20	2,10	2,40
Adaosul de timp de mers corespunzător sporirii vitezei trenului la viteza restricției - de la 30 km/h la 70 km/h	0,72	0,72	0,72	1,26
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii de către tren a porțiunii de linie cu restricție de viteză de 70 km/h	6,40	6,60	6,60	6,90
Adaosul de timp de mers corespunzător parcurgerii de către tren, a porțiunii de linie cu restricție de viteză, cu viteza maximă	4,30	3,70	4,40	6,20
Diferența	2,10	2,90	2,20	0,70
Adaosul de timp de mers corespunzător sporirii vitezei trenului de la 70 km/h la viteza maximă	0,56	1,20	0,56	0,36
Adaosul de timp de mers total al timpului de mers datorita restricției de viteză	5,48	7,42	5,88	5,76
Aproximarea adaosurilor de timp de mers la jumătăți de minut	5,5	7,5	6,0	6,0





**Definiția unor termeni  
folosiți în Instrucțiunile pentru restricții de viteză, închideri de  
linie și scoateri de sub tensiune ale liniei de contact nr. 317**

**A**

**AGENT** - Salariat calificat și autorizat pentru îndeplinirea unei funcții cu responsabilități în siguranța circulației, care desfășoară activități în legătura cu circulația trenurilor, efectuarea manevrei, conducerea vehiculelor feroviare motoare, precum și pentru manipularea instalațiilor sau echipamentelor de siguranța circulației. Agentul poate fi autorizat să execute și o parte din atribuțiile și operațiile tehnologice specifice altei funcții, având în acest sens responsabilități corespunzătoare.

**APARAT DE CALE** - Ansamblu compus din șina, traverse și elemente mecanice, care asigură trecerea vehiculelor feroviare de pe o lime de cale ferată pe alta. Aparatul de cale cuprinde macazul propriu zis, dispozitivul de manevrare - barele de tracțiune și/sau conexiune - dispozitivul de zavorare, penele de legătură, inima de încrucișare, aripile și contrașinele.

**B**

**BAR** - Buletin de avizare a restricțiilor de viteză, valabil pe o perioadă stabilită (de obicei decada).

**BARIERA** - Dispozitive - cumpene - amplasate de o parte și de alta a liniilor la trecerile la nivel amenajate pentru circulația rutieră care se manipulează mecanic, manual sau automat prin care se avertizează și se ordonă oprirea vehiculelor rutiere.

**BAT** - Instalație de semnalizare automată amplasată la trecerile la nivel prevăzută cu semibarieră și semnalizare optică și acustică pentru avertizarea participanților la trafic în vederea opririi acestora.

**BLA** - Bloc de linie automat - instalație de dependență între două stații vecine, care sectionează distanța dintre acestea în mai multe sectoare controlate, separate între ele prin semnale luminoase de circulație care se comandă în mod automat de către tren. BLA care nu permite expedierea succesivă a mai multor trenuri la sector de bloc, neavând semnale intermediare - de trecere - se numește BLA simplificat.

**C**

**CALE LIBERĂ - ÎNȚELEGERE TELEFONICĂ** - Sistem de organizare a circulației trenurilor în care un tren sau convoi de manevră poate fi expedit pe baza unui consimțământ obținut prin telefon de către IDM de serviciu dintr-o stație, de la IDM de serviciu din stația vecină.

**CAM** - Comandă automată a macazurilor în triaje - ansamblu de echipamente cu care se comandă și se controlează manevrarea macazurilor la triere, cu respectarea condițiilor de siguranță specifice.

**CE** - Instalații de centralizare electronică - ansamblu de echipamente electrice, electronice și de tehnică de calcul cu care IDM, prin intermediul unei interfețe grafice și a altor componente specifice, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcurșurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase sau de manevră.

**CED** - Instalații de centralizare electrodinamică - ansamblul de echipamente electrice și electronice cu care IDM, prin intermediul unui pupitr sinoptic, comandă și controlează în condiții de siguranță realizarea parcurșurilor și punerea pe liber a semnalelor luminoase de circulație sau de manevră.

**CEM** - Instalații de centralizare electromecanică - ansamblul de echipamente electromecanice cu care IDM controlează manevrarea și zăvorărea macazurilor în condiții de siguranță, în vederea punerii pe liber a semnalelor mecanice sau luminoase.

**COMANDĂ** - Ordin care se transmite scris, verbal sau prin instalație de către IDM în vederea executării parcurșului de intrare, ieșire sau trecere a unui tren prin stație sau pe la un post din linia curentă.

**CONDUCERE CENTRALIZATĂ** - Sistem de circulație a trenurilor utilizat pe unele secții de circulație cu trafic redus în care circulația trenurilor și activitatea de manevră este condusă direct de către operatorul de circulație.

**CONDICĂ PORTATIVĂ** - Condică aflată în dotarea stației în care se înscrie - la locul desfășurării

unor lucrări privind siguranța circulației - orele de incepere / terminare a lucrărilor de întreținere și reparație a liniilor, aparatelor de cale și instalațiilor de siguranța circulației, respectiv ora de repunere în funcțiune a acestora, precum și consimțământul scris transmis cu număr și oră de catre personalul de întreținere linii și/sau instalatii, în vederea executării parcursurilor de circulație și manevră.

**CONSIMȚĂMÂNT SCRIS** - Încuviințarea sau acceptul scris dat cu număr de ordine și oră, dintr-un registru de comenzi, prin care se admite efectuarea unor operații prevăzute în reglementările specifice sau în PTE și care poate fi transmis telefonic, cu număr și oră.

**CONSIMȚĂMÂNT VERBAL** - Încuviințarea sau acceptul dat de catre uon agent prin care se admite efectuarea unor operații care nu necesită avizul scris al acestuia.

**CONTRAACUL MACAZULUI** - Șine exterioare, una în continuarea firului exterior direct iar cealaltă în continuarea firului exterior abătut de care se lipesc acele.

**CONTRAȘINĂ** - Șină sau profil special de ghidare, montat în lungul căii pe anumite porțiuni - curbe, treceri la nivel, în dreptul inimii de incrucisare etc. - avand rolul de ghidare a roții și de a împiedica deraierea, de a reduce uzura șinelor în curbă sau de a păstra dimensiunea jgheabului necesar la trecerea la nivel.

## **D**

**DEBLEU** - Săpătură deschisă, de formă regulată executată sub nivelul terenului natural, pentru realizarea platformei unei căi ferate.

**DECLIVITATE** -Raportul dintre diferența de nivel dintre două puncte consecutive stabilite ale unui traseu și distanța orizontală dintre aceste puncte, exprimat la mie-%.

**DISPECER CIRCULAȚIE** - Salariat care coordonează activitatea de circulație pe rețeaua feroviară sau pe o parte a acesteia, având competențe de a lua decizii operative corespunzătoare.

**DISPECER ENERGETIC FEROVIAIAR** - Salariat care coordonează activitatea de exploatare a liniei de contact pentru tracțiunea electrică.

**DISPLAY** - Afșaj pe monitor color într-o grafică stabilă, utilizat la instalațiile CE, sau pentru informarea publicului în legătură cu mersul trenurilor de călători.

**DISPOZITIV DE MANEVRARE** - Dispozitiv care permite manevrarea acelor unui macaz.

**DISPOZIȚIE SCRISĂ** - Ordin în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare care se transmite prin mijloace de telecomunicație și care se înregistrează și se confirmă cu număr, oră și semnătură.

**DISPOZIȚIE VERBALĂ** - Ordin care se transmite direct sau prin mijloacele de telecomunicație și care nu se înregistrează.

**DISTANȚA DE CIRCULAȚIE** - Porțiunea de linie cuprinsă între două stații.

## **E**

**ECLISE** - Piese de asamblare, care servesc la legarea șinelor cap la cap pentru obținerea continuității acestora; se folosește și pentru blocarea macazului a cărui poziție nu trebuie schimbată din considerente de siguranța circulației.

EuroCity-EC, EuroNight-EN - trenuri internaționale de călători, având rangul doi, care circulă pe rețelele a cel puțin două administrații de cale ferată europene.

## **F**

**FIXĂTOR DE VÂRF** - Dispozitiv având rolul de a asigura lipirea acului unui macaz de contraacul său și zăvorârea în poziția comandată.

**FRÂNA DE CALE** - Dispozitiv de reducere a vitezei vagoanelor care se triază pe cocoasă, acționat telecomandat sau automat, astfel încât vagoanele să se oprească pe liniile de acumulare, fără ca viteza de ciocnire cu vehiculele triate anterior, să afecteze vehiculele feroviare sau marfă transportată.

## **G**

**GABARIT DE LIBERĂ TRECERE** - Contur geometric limită, transversal în planul vertical și perpendicular pe axe longitudinală a căii, în interiorul căruia, afară de materialul rulant, nu se admite să

pătrundă nici o parte a construcțiilor - poduri, tuneluri, pasaje superioare, pasarele - sau a instalațiilor fixe - semnale, coloane și altele asemenea - și nici materiale sau obiecte depozitate de-a lungul liniei curente sau în stații.

**GRAFIC DE CIRCULAȚIE** - Reprezentarea grafică a mersurilor de tren în timp și spațiu, pe o durată de 24 de ore, după un plan de mers dinainte stabilit.

## *H*

**HALTĂ DE CĂLĂTORI** - Haltă deschisă pentru traficul de călători, cu vânzător de bilete, notată cu hc, sau fără vânzător de bilete, notată cu h, care nu este punct de secționare.

## *I*

**INTERCITY - IC, INTERCITY EXPRES - ICE** - Trenuri de călători care circulă în rangul II pe rețeaua CFR, făcând legătura între marile orașe.

**IMPIEGAT DE MIȘCARE - IDM** - Salariat absolvent al unui curs de calificare și care este autorizat să organizeze și să execute activități în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare într-o stație de cale ferată.

**IDM DISPOZITOR** - IDM care are dreptul să manipuleze instalațiile de siguranța circulației, să ceară și să obțină cale liberă, să dispună executarea tuturor operațiilor legate de primirea, expedierea, trecerea trenurilor, executarea manevrei și utilizarea mijloacelor pe care le are la dispoziție, precum și alte operații de exploatare.

**IDM EXTERIOR** - IDM care din ordinul IDM dispozitor execută sarcini privind activitatea de pregătire a expedierii trenurilor, expedierea acestora la timp, precum și alte operații în funcție de volumul de lucru și specificul stației.

**IDM LOCALIST** - IDM care, în stațiile de cale ferată cu activitate complexă, preia o parte din sarcinile IDM dispozitor în special cele legate de comunicările cu stațiile vecine și cu operatorul de circulație, aflându-se în subordinea directă a IDM dispozitor.

**INCINTA STAȚIEI** - Spațiul cuprins între semnalele de intrare ale unei stații sau halte de mișcare, pe care se afla liniile, instalațiile și construcțiile necesare desfășurării activităților în legătură cu circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.

**INSTALAȚIE DE ASIGURARE CU ÎNCUIETORI CU CHEI, CU ȘI FĂRĂ INTERBLOCARE** – Ansamblul de echipamente electrice cu care IDM, împreună cu revizorii de ace și/sau acarii, asigură încuierea macazurilor și punerea semnalelor mecanice pe liber numai dacă acestea sunt poziționate corespunzător parcursului comandat pentru trecerea trenului.

## *J*

**JOANTĂ** - Ansamblu constructiv care asigură legătura între capetele a două șine adiacente, pentru realizarea continuității mecanice a firului de șină, și a suprafețelor de rulare ale ciupercii șinei.

**JOANTĂ IZOLANTĂ** - joanta care realizează întreruperea circuitului electric între capetele a două cupoane de șine consecutive.

## *L*

**LINII ALE AGENTILOR ECONOMICI**-Linii de cale ferată, aflate în proprietatea unor persoane juridice, altele decât gestionarul infrastructurii feroviare publice și OTF dar care se exploatează după reglementările specifice activității feroviare.

**LINIE ABĂTUTĂ** - Linie de circulație care se ramifică prin aparatele de cale din linia directă.

**LINIE CURENTĂ** - Porțiunea de linie cuprinsă între două semnale de intrare din sensuri opuse a doua stații vecine.

**LINIE DE CIRCULAȚIE, MANEVRĂ, ÎNCĂRCARE / DESCĂRCARE, TRAGERE, GARARE, DEPOZIT** - Linii construite și afectate prin PTE unui anumit scop, afectare ce nu se poate schimba decât în anumite condiții prevăzute de reglementările specifice.

**LINIE DIRECTĂ** - Linie situată în incinta stației aflată în prelungirea liniei curente fără abatere la intrare sau ieșire.

## ***M***

**MACAZ** - Subansamblu al unui aparat de cale compus din ace, contraace, șine de legătură, traverse, material mărunț de cale.

**MARCĂ DE SIGURANȚĂ** - Element de semnalizare amplasat între două linii alăturate, care stabilește limita zonei de staționare a vehiculelor feroviare pe o linie, fără ca acestea să afecteze gabaritul de liberă trecere pe linia vecină.

## ***O***

**OPERATOR DE CIRCULAȚIE** - Salariat aparținând gestionarului infrastructurii feroviare publice care conduce activitatea de circulație a trenurilor pe una sau mai multe secții de circulație, având în subordine IDM din stațiile situate pe secțiile respective, sau agenții punctelor de secționare în cazul secțiilor cu conducere centralizată a circulației trenurilor.

**OPERATOR DE TRANSPORT FEROVIAȘ** - Agent economic licențiat pentru efectuarea serviciilor de transport pe calea ferată, posesor de certificat de siguranță și contract de acces pe infrastructura feroviară publică.

**Operațiuni de transport feroviar** - Activitățile necesare pentru realizarea transportului feroviar în condiții de siguranța circulației, securitatea transporturilor și de calitatea serviciilor feroviare.

**ORDIN DE CIRCULAȚIE** - Formular tipizat și înseriat care se întocmește în două sau mai multe exemplare, utilizat pentru aducerea la cunoștința personalului de locomotivă, șefului de tren, conducătorului manevrei și conducătorilor de vehicule feroviare, asupra restricțiilor în circulație sau la manevră și a dispozițiilor în legătură cu circulația trenurilor sau manevra vehiculelor feroviare.

## ***P***

**POST DE MACAZURI** - Post deservit de unul sau mai mulți agenți care manipulează macazurile aflate într-o anumită zonă din incinta stației și care servește la efectuarea circulației trenurilor și manevra vehiculelor feroviare.