

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDINUL nr. 586

din 05.08.2011

privind aprobarea Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța Voislova – Bouțari și retur

În conformitate cu prevederile art. 2 din anexa 1 la Hotărârea Guvernului nr. 643/2011 pentru aprobarea Condițiilor de închiriere de către Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA a unor părți din infrastructura neinteroperabilă, precum și de gestionare a acestora,

În temeiul prevederilor art. 12. lit. c) și n) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 7 alin. (3) lit. j) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii emite următorul

ORDIN:

Art. 1. Se aprobă Regulamentul de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța Voislova – Bouțari și retur, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. Prevederile prezentului ordin se aplică Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” SA, gestionarului de infrastructură feroviară care gestionează această secție, precum și operatorilor de transport feroviar care își desfășoară activitatea pe această secție.

Art. 3. Autoritatea Feroviară Română – AFER, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, gestionarul de infrastructură feroviară care gestionează secția neinteroperabilă Caransebeș – Subcetate și operatorii de transport feroviar care își desfășoară activitatea pe această secție vor duce la îndeplinire prezentul ordin.

Art. 4. Până la data intrării în vigoare a prezentului ordin, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA, gestionarul de infrastructură feroviară care gestionează secția neinteroperabile Caransebeș – Subcetate și operatorii de transport feroviar care își desfășoară activitatea pe această secție vor asigura instruirea întregului personal cu responsabilități în siguranța circulației trenurilor, privind aplicarea prevederilor Regulamentului de exploatare pentru circulația trenurilor pe distanța Voislova – Bouțari și retur.

Art. 5. Prezentul ordin se publică în Buletinul AFER și Foaia Oficială CFR și intră în vigoare de la data semnării.

MINISTRU,
Anca Daniela BOAGIU

REGULAMENT DE EXPLOATARE PENTRU CIRCULAȚIA TRENURILOR PE DISTANȚA VOISLOVA – BOUȚARI ȘI RETUR

Capitolul 1 PREZENTARE GENERALĂ

Art.1. Descrierea generală a distanței de circulație VOISLOVA - BOUȚARI

1.1. Distanța de circulație Voislova – Bouțari se află pe secția de circulație neinteroperabilă Caransebeș – Bouțari – Hațeg – Subcetate. Circulația trenurilor între Bouțari – Hațeg (35,6 km) este întreruptă, pe această distanță nu mai există infrastructura liniei.

1.2. Sistemele de circulație pe distanța Caransebeș – Bouțari sunt următoarele:

- distanța Caransebeș – Caransebeș Tîglărie – bloc linie automat;
- distanța Caransebeș Tîglărie – Oțelu Roșu – cale liberă;
- distanța Oțelu Roșu – Voislova – conducere centralizată;
- distanța Voislova – Bouțari – sistem special de circulație stabilit prin prezentul regulament.

1.3. Distanța de circulație Voislova – Bouțari are o lungime de 8,83 km, cu o declivitate maximă de 16,5‰ rampă spre Bouțari. Pe distanța Voislova – Bouțari, în linie curentă, există o trecere la nivel cu calea ferată la km 32+965 dotată cu bariere tip B, o haltă afiliată deschisă pentru traficul de călători hc Marga la km 32+942 și nouă treceri la nivel cu calea ferată dotate cu indicatoare de tip IR. Viteza maximă de circulație a trenurilor pe această distanță este de 50 km/h.

1.4. Distanța Voislova – Bouțari este deschisă numai traficului de călători. Circulația trenurilor de călători pe distanța Voislova – Bouțari se face pe secție înfundată. Hcv Bouțari și postul de barieră la trecerea la nivel cu calea ferată de la km 32+965 nu sunt deservite de personal de mișcare. În hcv Bouțari macazurile vor fi încuiate cu acces pe linia III directă. Tabloul mecanic și cheile de la încuietorii de macaz din hcv Bouțari se vor păstra la biroul de mișcare din Hm Voislova. În cazurile în care este necesar, se pot efectua operații de manevră pentru rebrusarea automotorului sau a locomotivei trenului în hcv Bouțari.

1.5. Schița distanței de circulație Voislova – Bouțari este prezentată în anexa 1 la prezentul regulament.

Capitolul 2 PREZENTAREA SUBUNITĂȚILOR

Art. 2. Denumirea subunității - Hm VOISLOVA

2.1. Hm Voislova este amplasată pe secția neinteroperabilă Caransebeș – Subcetate la Km 28+592. În incinta Hm Voislova există o trecere la nivel cu calea ferată la km. 28+306 dotată cu indicatoare tip - IR iar declivitatea în stație este cuprinsă între 3,5‰ și 7‰.

2.2. Dotarea tehnică a subunității:

Hm Voislova este înzestrată cu instalație de încuietori cu chei și tabouri cu chei, are un dispozitiv format din 6 linii, iar la biroul de mișcare se află tabloul mecanic cu cheile macazurilor din hcv Bouțari. Din dispozitivul de linii al stației se racordează două linii ferate industriale MARMOSIM S.A. și SC OMYA CALCITA. Hm Voislova va fi deservită de IDM.

Având în vedere că pe distanța Oțelu Roșu – Voislova circulația se face pe baza sistemului de “conducere centralizată a circulației trenurilor”, Hm Voislova este prevăzută cu “indicator permanent pentru acoperirea punctului de secționare de pe secții cu conducere centralizată”.

2.3. Modul de lucru în subunitate este stabilit în prezentul regulament și în PTE- ul Hm Voislova, PTE care se va actualiza conform prevederilor în vigoare.

Schița Hm Voislova este prezentată în anexa 2 la prezentul regulament.

Art. 3. Denumirea subunității – hcv Bouțari

3.1. Hcv Bouțari este amplasată pe secția neinteroperabilă Caransebeș – Subcetate la Km 37+425 și este prevăzută cu “indicator permanent pentru acoperirea punctului de secționare de pe secții cu conducere centralizată”. În incinta hcv Bouțari există o trecere la nivel cu calea ferată la km 36+899 dotată cu indicatoare tip IR, iar declivitatea în stație este cuprinsă între 3,5‰ și 7‰.

3.2. Dotarea tehnică a subunității:

Hcv Bouțari nu este deservită de personal de mișcare și este înzestrată cu instalație de încuietori cu chei și tablou mecanic (ICFB) și are un dispozitiv format din 6 linii. Tabloul mecanic cu cheile macazurilor se află în Hm Voislova.

3.3. Modul de lucru în subunitate este stabilit în PTE-ul Hm Voislova și prezentul regulament.

3.4. Schița hcv Bouțari este prezentată în anexa 3 la prezentul regulament.

Capitolul 3 CIRCULAȚIA TRENURILOR PE DISTANȚA VOISLOVA - BOUȚARI

Art. 4. Circulația trenurilor pe distanța Voislova–Bouțari

4.1. Circulația trenurilor prin postul de barieră la trecerea la nivel cu calea ferată km 32+965 se face astfel:

- a. În toate cazurile mecanicul trenului va lua măsuri de oprire a trenului la 10 m înaintea pasajului trecerii la nivel de la km 32+965, fără a depăși pasajul. După oprirea efectivă a trenului, șeful de tren coboară din tren și se deplasează la mecanismul de închidere a barierei, se asigură că nu există trafic rutier în pasaj și acționează mecanismul, închizând bariera mecanică. După închiderea barierei mecanice, șeful de tren va da semnale de punere în mișcare a trenului pentru depășirea pasajului trecerii la nivel de la km 32+965. După ce trenul a depășit pasajul trecerii la nivel de la km 32+965, șeful de tren dă semnale de oprire a trenului, iar după oprirea acestuia acționează mecanismul în vederea deschiderii barierei mecanice. După deschiderea barierei mecanice șeful de tren se urcă în tren și trenul își continuă mersul conform livret.
- b. În caz de defectare a barierei mecanice, șeful de tren se asigură că nu există trafic rutier în pasaj, după care montează barierele mobile din dotarea postului de barieră la trecerea la nivel km 32+965. Șeful de tren va da semnale de punere în mișcare a trenului pentru depășirea pasajului trecerii la nivel de la km 32+965. După ce trenul a depășit pasajul trecerii la nivel de la km 32+965, șeful de tren dă semnale de oprire a trenului, iar după oprirea acestuia ridică barierele mobile, le asigură în incinta postului de barieră, după care se urcă în tren și trenul își continuă mersul conform livret.
- c. poziția normală a barierei mecanice este în „poziția deschisă” și va fi asigurată (încuiată) în această poziție, iar barierele mobile din dotarea postului de barieră la trecerea la nivel km 32+965 vor fi asigurate în incinta postului de barieră. Cheile pentru asigurarea barierei mecanice și mobile de la postul de barieră la trecerea la nivel km 32+965 se vor păstra la IDM din Hm Voislova. Înainte de expedierea trenului din Hm Voislova, IDM înmânează cheile pentru descuierea barierei mecanice și barierei mobile șefului de tren. După sosirea trenului în Hm Voislova șeful de tren predă cheile barierei mecanice și barierei mobile la IDM. Predarea, respectiv primirea cheilor se consemnează în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare. Regulamentul de funcționare al postului de barieră la trecerea la nivel km 32+965 va fi modificat conform noilor prevederi și însușit de personalul interesat, cu atribuții în aplicarea prezentului regulament.
- d. în intervalele de timp când prin pasajul trecerii la nivel de la km 32+965 nu circulă trenuri, bariera mecanică va fi asigurată (încuiată) pe poziția deschis iar barierele mobile din dotarea postului de barieră vor fi asigurate în incinta postului de barieră.

4.2. Circulația trenurilor pe distanța Voislova–Bouțari, inclusiv prin postul de barieră la trecerea la nivel km 32+965 se face cu respectarea prevederilor prezentului regulament, instrucțiunilor, regulamentelor, ordinelor și dispozițiilor în vigoare. Expedierea trenurilor din Hm Voislova către hcv Bouțari se face în baza ordinului de circulație emis de IDM, în care se menționează:

- la rubrica „nr. trenului”, numărul trenului la expediere din Hm Voislova per (/) numărul trenului la plecare din hcv Bouțari,
- condițiile de circulație la expediere din Hm Voislova până la primul macaz al hcv Bouțari, cu mențiunile obligatorii privind oprirea trenului înaintea pasajului trecerii la nivel Km 32+965, pentru închiderea barierei de către șeful de tren, inclusiv mențiunea că trenul va opri înaintea primului macaz din hcv Bouțari;
- linia de garare în hcv Bouțari;
- condițiile de circulație la înapoiere din hcv Bouțari, cu precizarea orei de plecare din hcv Bouțari și a mențiunii privind oprirea obligatorie în fața pasajului trecerii la nivel km 32+965 pentru închiderea barierei mecanice de către șeful de tren;
- alte condiții impuse de situație care trebuie aduse la cunoștința mecanicului de locomotivă.

4.3. Șeful de tren va verifica poziția și starea macazurilor atacate pe la vârf din hcv Bouțari după care, la semnalul dat de către acesta, trenul va intra în hcv Bouțari cu viteza maximă de 20 km/h până la oprirea efectivă pe linia de garare.

4.4. Porțiunea de linie cuprinsă între indicatorul permanent pentru acoperirea punctului de secționare de pe secții cu conducere centralizată al Hm Voislova și hcv Bouțari se consideră ocupată odată cu plecarea trenului din Hm Voislova și până la sosirea și gararea trenului de la hcv Bouțari în Hm Voislova.

4.5. Intrarea trenului în Voislova din direcția Bouțari se va face numai pe baza semnalelor “înainte” date de către IDM postat la vârf primului macaz.

4.6. Șeful de tren și mecanicul trenului vor fi dotați cu stații de emisie-recepție acordate pe frecvența utilizată pentru circulația trenurilor de pe secția respectivă.

4.7. În cazurile în care este necesar să se efectueze operații de manevră pentru rebrusarea automotorului sau a locomotivei trenului în hcv Bouțari, înainte de expediere din Hm Voislova, la solicitarea șefului de tren, IDM înmânează cheile încuietorilor macazurilor din hcv Bouțari șefului de tren și consemnează acest fapt în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare. Șeful de tren va consemna în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare că a primit cheile încuietorilor macazurilor din hcv Bouțari, utilizând formula:

“Nr. ... ora s-au primit cheile nr..... încuietorilor macazurilor nr..... din hcv Bouțari semnatura.....” .

4.8. După efectuarea manevrei în hcv Bouțari șeful de tren manevrează macazurile pentru asigurarea accesului la linia directă, apoi încuie macazurile, ridică cheile macazurilor manevrate și dispune asupra plecării trenului.

4.9. După sosirea trenului în Hm Voislova șeful de tren predă cheile la IDM după care va consemna în registrul unificat de căi libere comenzi și mișcare că a predat cheile încuietorilor macazurilor hcv Bouțari, utilizând formula:

“Nr. ... ora s-au predat cheile nr..... încuietorilor macazurilor nr..... din hcv Bouțari semnătura.....” .

4.10. La sosirea în hcv Bouțari, pentru a se convinge că trenul a garat complet, șeful de tren va verifica existența semnalelor „fine de tren” .

4.11. Ordinul de plecare din hcv Bouțari se dă de către șeful de tren la ora trecută în ordinul de circulație, în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare.

4.12. Plecarea, respectiv sosirea trenurilor din și în Hm Voislova se raportează de către IDM din Hm Voislova operatorului de circulație, care va evidenția pe graficul de circulație circulația de fapt a acestor trenuri prin săgeți (intrare-ieșire) pentru plecarea și sosirea din și în Hm Voislova.

Capitolul 4 MODUL DE PROCEDARE ÎN SITUAȚII DEOSEBITE

Art. 5. Modul de procedare în situații deosebite

5.1. În cazul în care mecanicul de locomotivă - automotor observă nereguli la linie, macazuri sau instalații care periclitează siguranța circulației în timpul circulației de la Hm Voislova la hcv Bouțari, oprește trenul și îl informează pe șeful de tren, care va aviza neregula la IDM din Hm Voislova prin orice mijloace de comunicație pe care le are la îndemână.

5.2. Dacă neregula la linie, macazuri sau instalații este constatată în timpul deplasării dintre Hm Voislova și hcv Bouțari și nu este posibilă continuarea mersului, șeful de tren dispune în scris prin ordin de circulație mecanicului de locomotivă înapoierea trenului până la indicatorul permanent de acoperire al punctului de secționare din Hm Voislova, după care șeful de tren se deplasează la biroul de mișcare și avizează în scris pe IDM din Hm Voislova. IDM avizează operatorul RC și va primi trenul în stație în funcție de posibilități.

5.3. În cazul în care la sosirea trenului în hcv Bouțari, șeful de tren constată că unul sau mai multe schimbătoare de cale au unul dintre defectele prevăzute în regulamentele în vigoare, se va interzice circulația trenului peste schimbătorul defect și se va aviza prin stație emisie - recepție, telefonic sau printr-un agent al trenului pe IDM din Hm Voislova despre defectul produs, iar șeful de tren dispune în scris prin ordin de circulație mecanicului de locomotivă-automotor înapoierea trenului până la indicatorul permanent de acoperire al Hm Voislova prin darea înapoi a trenului.

5.4. La darea înapoi a trenului prin împingere se vor respecta prevederile art. 275 din Regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare nr. 005/2005. Șeful de tren în timpul împingerii trenului înapoi se amplasează astfel încât :

- să observe linia;
- să dea semnale corespunzătoare și să ia măsuri de oprire a trenului, inclusiv prin tragerea semnalului de alarmă, în cazul în care observă obstacole;
- să ia măsuri de oprire a trenului înaintea trecerii la nivel Km 32+965; circulația prin pasaj se va face conform prevederilor din prezentul regulament.

5.5. În situațiile în care trenul nu își poate continua mersul, partida de tren va lua măsuri de asigurarea menținerii pe loc a trenului, după care șeful de tren va lua legătura prin orice mijloace cu IDM din Hm Voislova comunicând imposibilitatea continuării mersului. IDM din Hm Voislova va aviza operatorul RC despre situația creată. Măsurile de siguranță necesar a fi luate se vor dispune în scris conform reglementărilor specifice în vigoare.

Capitolul 5 DISPOZIȚII FINALE

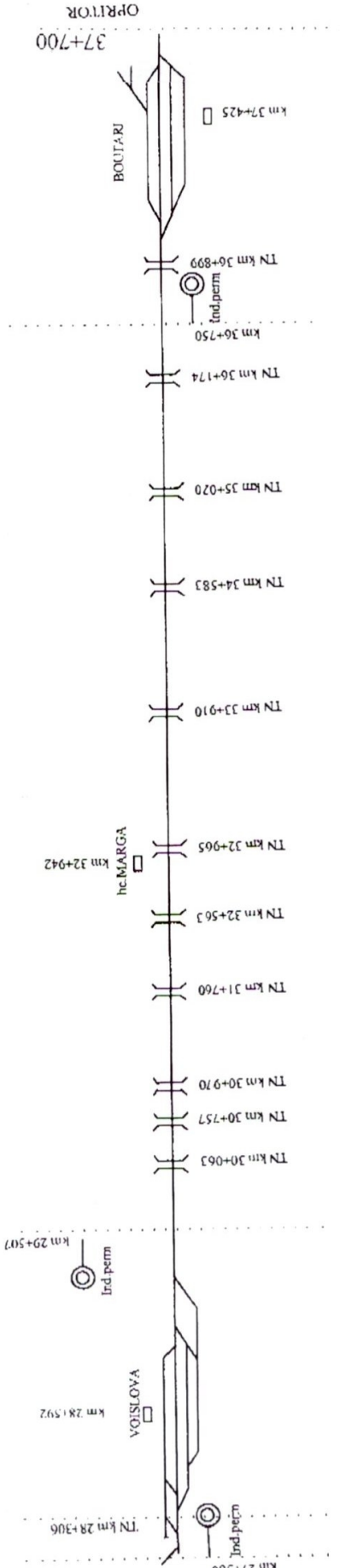
Art. 6. Întreținerea liniei și a trecerilor la nivel cu calea ferată se face de către personalul de specialitate conform reglementărilor specifice în vigoare.

Art. 7. Prezentul Regulament, după aprobare, devine anexă la Planul Tehnic de Exploatare al Hm Voislova și obligatoriu va fi însușit sub semnătură de către tot personalul gestionarului de infrastructură și operatorilor de transport feroviar care își desfășoară activitatea pe distanța de circulație Voislova - Bouțari și retur.

Art. 8. Se vor respecta reglementările privind modul de avizare a accidentelor și incidentelor feroviare, respectiv celelalte reglementări specifice privind circulația trenurilor, executarea manevrelor și a lucrărilor la linii și instalații.

ANEXA 1

Distanța de circulație Voislova-Boutari



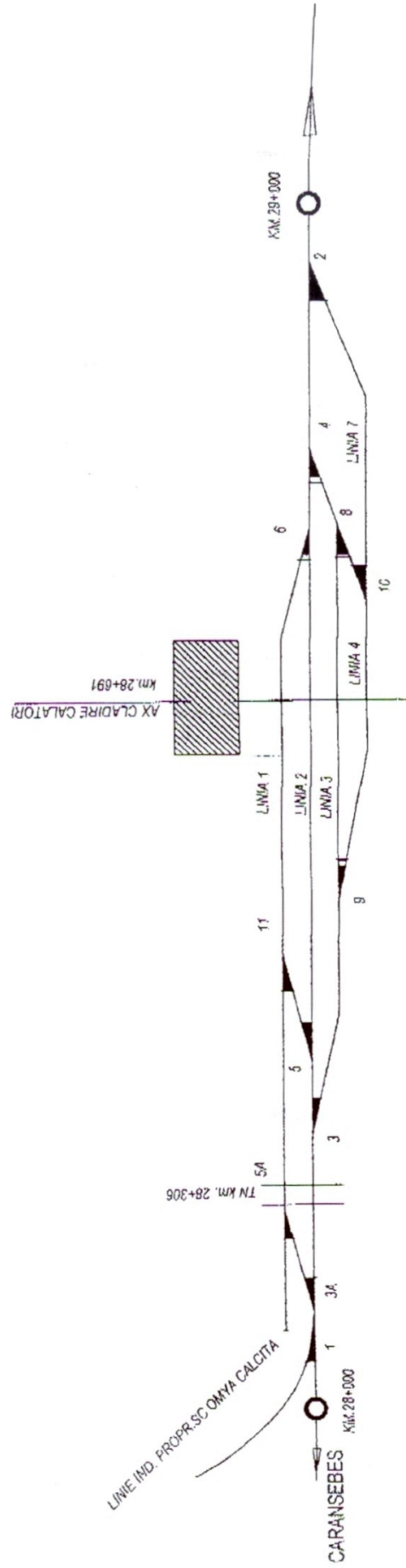
Sef Divizie Linii
Ing. Liviu Droasca

Sef Divizie Trafic
Ing. Ion Simu - Alexandra

ANEXA 2

SRCF TIMISOARA
DIVIZIA LINII
SECTIA L1 CARANSEBES

H.M. VOISLOVA



ANEXA 3

SECTIE L1 CARANSEBES

H.C.V. BOUTARI

