

**COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” - SA**

**ÎNDRUMĂTOR**

**pentru întocmirea planului tehnic de exploatare  
a stației / haltei de mișcare CFR**

## DISPOZIȚII GENERALE

1. Planul tehnic de exploatare a stației de cale ferată sau haltei de mișcare stabilește organizarea, modul de utilizare a mijloacelor tehnice ale stației de cale ferată, reglementează primirea și expedierea trenurilor în condiții de siguranță și fără întârzieri, siguranța lucrului la manevra vehiculelor feroviare, securitatea transporturilor și personalului, modul de asigurare a calității serviciilor de transport și de protecție a mediului înconjurător.

În cuprinsul acestui îndrumător se utilizează următorii termeni/abrevieri:

- **Stație** – stație CFR sau haltă de mișcare;
- **PTE** – plan tehnic de exploatare a stației CFR sau haltei de mișcare;
- **OTF** – operator de transport feroviar;
- **AIF** – administratorul infrastructurii feroviare;
- **GIF** – gestionarul infrastructurii feroviare;
- **Reprezentant OTF** - reprezentant împuternicit desemnat în scris de conducerea OTF pentru a participa împreună cu șeful stației la întocmirea PTE;
- **OMF** – operator de manevră feroviară;
- **LFI** – linii ferate industriale;
- **RETF 002** – regulamentul de exploatare tehnică feroviară;
- **R 004** – regulamentul de semnalizare CFR;
- **R 005** – regulamentul pentru circulația trenurilor și manevra vehiculelor feroviare;
- **R 006** – regulamentul de remorcare și frânare;
- **I 250** – instrucțiuni privind revizia tehnică și întreținerea vagoanelor în exploatare;
- **I 328** – instrucțiuni pentru admiterea și expedierea transporturilor excepționale pe infrastructura feroviară publică;
- **I 311** – instrucțiuni pentru preîntâmpinarea și combaterea înzăpezirilor la calea ferată.

2. Reglementările stabilite prin PTE sunt obligatorii pentru personalul „CFR” SA, OTF, OMF și al celorlalți agenți economici care desfășoară operațiuni de transport feroviar în stație.

PTE se întocmește de șeful stației, împreună cu șefii celorlalte subunități – la care este arondată stația - aparținând „CFR” SA și, după caz, cu colaborarea reprezentanților OTF și OMF care își desfășoară activitatea în stație. Situațiile din capitolul II se completează de către șeful de stație, secțiile L, CT și Centrele de Electrificare, după caz. În cuprinsul prezentului Îndrumător sunt precizate răspunerile în ceea ce privește întocmirea fiecărei situații, fișe și a schițelor aferente. Reglementările specifice OTF și OMF se întocmesc de șeful stației împreună cu reprezentanții desemnați ai acestora.

3. După întocmire, PTE se verifică sub semnătură de către:

- revizorul de sector M din cadrul Diviziei Trafic, care are arondată stația;
- personalul din compartimentul PTE care a făcut verificarea și șeful Serviciului Reglementări Acces Infrastructură din cadrul Diviziei Trafic;
- revizorul regional M din cadrul Revizoratului Regional de Siguranța Circulației.

După verificare, PTE se avizează de către:

1. Șeful Diviziei Trafic;
2. Șeful Diviziei Linii;
3. Șeful Diviziei Instalații;
4. Șeful Diviziei Patrimoniu;
5. Șeful Revizoratului Regional de Siguranța Circulației al Sucursalei Regionale CFR.

Divergențele apărute între cei menționați mai sus se soluționează de către directorul Sucursalei Regionale CFR.

După avizare, PTE se aprobă de către directorul Sucursalei Regionale CFR.

4. PTE este format din formularul de verificare, avizare și aprobare și 4 capitole, situate în următoarea ordine:

- formularul de verificare, avizare și aprobare a PTE;
- capitolul I - date cu privire la amplasarea stației respective;
- capitolul II - date cu privire la înzestrarea tehnică a stației respective inclusiv schițele care se anexează, după caz la fiecare situație în parte;
- capitolul III - fișele în care se stabilește modul de procedare pentru aducerea la îndeplinire a regulilor și dispozițiilor prevăzute de instrucțiunile de serviciu, care fac trimiteri exprese la PTE;
- capitolul IV - anexe care fac parte integrantă din PTE :
  - Anexa 1 – reglementări privind organizarea și funcționarea stației – care cuprind atribuțiile fiecăruia compartiment de lucru al stației și sarcinile de serviciu ale personalului ;
  - Anexa 2 - reglementări privind organizarea și funcționarea posturilor din afara incintei stației care aparțin acesteia;
  - Anexa 3 – reglementări privind funcționarea instalațiilor CT, SCB, IFTE și TC din stație și privind modul de acționare și funcționare a barierelor de tip BAT și SAT amplasate în linie curentă, pe distanța până la stațiile vecine;
  - Anexa 4 – reglementări privind funcționarea barierelor aflate în linie curentă deservite de păzitori de barieră;

- Anexa 5 – reglementări privind exploatarea LFI, altele decât Regulamentele tehnice de exploatare a LFI racordate la stație și lista Regulamentelor tehnice de exploatare a LFI avizate de conducerea Sucursalei Regionale CFR și aprobate de AFER;
- Anexa 6 – planul de situație, profilul în lung și schițe;
- Anexa 7 – procesele tehnologice ale activităților desfășurate în stație;
- Anexa 8 – calculul capacității stației;
- Anexa 9 - lista cu vehiculele feroviare aparținând operatorilor economici racordați la liniile stației, care au drept de acces pe liniile infrastructurii feroviare și tabelul nominal cu personalul acestora, autorizat să execute operațiuni de transport feroviar pe liniile stației CFR;
- Anexa 10 – reglementări privind avizarea și supravegherea personalului muncitor care lucrează la dezăpezirea liniilor din incinta stației din punct de vedere al protecției muncii (Instrucția 311);
- Anexa 11 - circulația utilajelor automotoare pentru întreținerea liniei de contact între stație și remiză;
- Anexa 12 - tabel nominal cu personalul AIF/GIF care a luat la cunoștință PTE;
- Model Regulament de funcționare a barierelor din linie curentă.

5. PTE al stației se întocmește în 4 exemplare repartizate astfel:

- un exemplar la Sucursala Regională CFR – divizia trafic;
- un exemplar la Regulatorul de Trafic de care aparține stația;
- un exemplar la biroul de mișcare;
- un exemplar la șeful stației.

Câte o copie a Anexei nr. 6 cu evidențierea separată a macazurilor centralizate (pe tip de instalație) și a celor necentralizate se transmit la Direcția Trafic și la Revizoratul General de Siguranța Circulației.

6. Posturile în care își desfășoară activitatea personal cu responsabilități în siguranța circulației trebuie dotate cu extrase din PTE specifice activității posturilor respective.

7. Extrase din PTE se trimit la OTF și OMF care își desfășoară activitatea în stația respectivă și la agenții economici deținători de LFI și/sau locomotive cu acces pe liniile stației, la solicitarea acestora, în scopul instruirii personalului propriu. Aceste extrase se pun la dispoziție de către Divizia Trafic.

8. Fisele PTE se certifică de către întocmitor prin semnătură, dată și stampilă pe fiecare pagină.

9. PTE are regimul documentelor de uz intern pentru CFR-SA, OTF, OMF și ceilalți agenți economici.

10. PTE nu trebuie să repete prevederi și reglementări generale din regulamentele și instrucțiunile de serviciu, însă trebuie să aibă la bază principiile acestora, adaptate la specificul și particularitățile fiecărei stații. Reglementările trebuie să conducă la crearea unui sistem de lucru care să asigure desfășurarea operațiunilor de transport feroviar în condiții de siguranța circulației.

11. La PTE nu se fac corecturi sau completări.

12. Când trebuie să se opereze anumite modificări, situația, fișa sau anexa respectivă se va reface în totalitate. Șeful stației și/sau șefii celorlalte subunități aparținând administratorului infrastructurii feroviare sunt obligați să actualizeze PTE prin operarea la timp a tuturor modificărilor necesare. De asemenea, șeful stației este obligat să înainteze modificările la PTE, pe măsura întocmirii lor, la divizia Trafic de care aparține, pentru verificare și aprobare. În acest caz întocmirea, verificarea și aprobarea acestora se face în același mod ca cel prevăzut la punctul 3 de mai sus.

Noile situații, fișe și anexe sunt transmise de către Divizia Trafic celor interesați pentru prelucrare cu personalul propriu iar cele vechi își încetează valabilitatea și se arhivează conform reglementărilor în vigoare.

13. Sucursalele Regionale CFR trebuie să organizeze periodic acțiuni de verificare a modului de actualizare a PTE.

14. În cazul când urmează să se execute lucrări la instalațiile de siguranța circulației, care necesită modificarea temporară a modului de lucru stabilit în PTE sau când urmează să se lucreze în alt mod decât cel prevăzut în instrucția de manipulare a instalației respective, se vor întocmi reglementări provizorii privind modul în care se va efectua circulația și manevra vehiculelor feroviare.

Aceste reglementări se întocmesc de Sucursala Regională CFR, iar după întocmire ele se verifică și se avizează de șefii diviziilor interesate, de șeful Revizoratului Regional de Siguranța Circulației și se aprobă de directorul Sucursalei Regionale CFR, și se transmit celor interesați, cu cel puțin 10 zile înainte de începerea lucrărilor, pentru instruirea personalului.

Valabilitatea reglementărilor provizorii încetează odată cu terminarea lucrărilor.

## CAPITOLUL I AMPLASAREA STAȚIEI DE CALE FERATĂ SAU HALTEI DE MIȘCARE

1. În spațiul rezervat după „stația de cale ferată” sau „halta de mișcare” se aplică ștampila dreptunghiulară cu denumirea și codul unității pentru care se întocmește PTE.

Cuvintele și spațiile care nu corespund se anulează printr-o linie orizontală.

După cuvântul „linia” se trece denumirea stațiilor de cale ferată care delimitează secția de circulație pe care se găsește stația de cale ferată sau halta de mișcare respectivă. După „km” și „hm” se înregistrează numărul de km și hm la care se găsește axa stației de cale ferată (haltei de mișcare), iar în spațiul lăsat liber după „de la stația de cale ferată” se trece denumirea stației de cale ferată de unde s-a stabilit kilometrajul.

2. Pe rândurile tabelului de la pct. 2 se trec, pe direcții, distanțele exprimate în km (col. 1) și hm (col. 2) până la stația sau halta de mișcare vecină a cărei denumire se trece în col. 3, precum și distanța în km (col. 4) și hm (col. 5) până la stația ce delimitează secția de circulație în direcția respectivă a cărei denumire se trece în col. 6.

3. Rândurile din tabelul de la pct. 3 se completează pe direcții cu datele privind limita incintei stației sau haltei de mișcare, trecându-se denumirea stației sau haltei de mișcare vecine (col. 1) și km (col. 2 sau 4) și hm (col. 3 sau 5) la care este amplasat semnalul de intrare pentru linia normală și linia falsă a căii duble sau indicatorul permanent pentru acoperirea punctelor de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată.

4. Tabelul de la pct. 4 se completează astfel:

- în col. 1 se trece felul subunității sau postului afiliat (haltă de mișcare, post de mișcare în linie curentă);
- în col. 2 se trece denumirea subunității sau postului afiliat;
- în col. 3 și 4 se trec km (col. 3) și hm (col. 4) la care se află subunitatea sau postul afiliat;
- în col. 5 se trece denumirea stației vecine spre care se găsește subunitatea sau postul afiliat.

5. Spațiile lăsate libere se completează cu denumirea haltei de mișcare pentru care se întocmește PTE, respectiv cu denumirea stației de cale ferată la care este afiliată.

## CAPITOLUL II ÎNZESTRAREA TEHNICĂ A STAȚIEI

### 1. Situația liniilor și a schimbătoarelor de cale

În col. 1 și 42 se trec numerele schimbătoarelor de cale care delimitează liniile sau diagonalele din stație, iar în cazul liniilor înfundate se menționează „opritor”.

Se precizează că schimbătoarele de cale care delimitează o linie de primire-expediere sunt cele între care se poate gara un tren, fără a închide marca de siguranță a liniilor de primire-expediere vecine. Numerotarea schimbătoarelor de cale se face cu cifre arabe, în ordine crescătoare spre axa stației de cale ferată, cu numere fără soț în sensul de la București și cu soț în sensul spre București. În cazul stațiilor de cale ferată cu grupe distincte de linii (A, B, C, etc.), numerotarea schimbătoarelor de cale se face ca și pentru o stație intermediară, indiferent de amplasamentul grupei. Aceste grupe trebuie să aibă schimbătoare de cale cu numere fără soț în capătul de intrare de la București spre axa grupei și cu numere cu soț în capătul opus.

În col. 2 și 43 se menționează înzestrarea fiecărui macaz, cu una din notațiile:

- a) C.E. – instalație de centralizare electronică cu tehnică de calcul;
- b) C.E.D. – instalație de centralizare electrodinamică;
- c) C.E.M. – instalație de centralizare electromecanică;
- d) I.C.B. – instalație de asigurare cu încuietori cu chei și bloc;
- e) I.F.B. – instalație de asigurare cu încuietori cu chei fără bloc;
- f) F.I. – fără încuietori.

În col. 3 și 44 se trece poziția normală a macazurilor, indicându-se numărul liniei, dacă linia este directă sau afectarea liniei la care dă acces în această poziție. De exemplu pentru macazul care se găsește pe linia directă se completează: II directă; pentru macazul 7 care dă acces pe linia de evitare se completează: 7 evitare; pentru macazul care dă acces pe una din liniile de primire-expediere se trece una din cele două poziții: pe linia 5 primire-expediere sau pe diagonala de la nr. ... la nr. ... . În cazul macazurilor cu acces pe LFI, care se ramifică direct din liniile stației și care sunt în dependență cu sabotul de deraiere sau cu macazul liniei de evitare a LFI, se trece poziția normală în coloana respectivă, indicând numărul și afectarea liniei la care dă acces sau diagonala pe care se găsește în poziție normală. Când o porțiune din LFI, ramificată din liniile stației, îndeplinește condițiile pentru a avea și rol de evitare, iar macazul de joncțiune nu este în dependență cu sabotul de deraiere, poziția normală a macazului LFI, care trebuie să dea acces pe linia de evitare, se indică în coloana corespunzătoare prin trecerea denumirii LFI. Pentru restul macazurilor, poziția normală se fixează de către șeful stației, în funcție de situația locală, de importanța lor în circulația trenurilor și de efectuarea manevrelor. Poziția normală a macazurilor se stabilește considerând că acestea sunt în

stare de repaus. În afara macazurilor pentru care R005 stabilește poziția normală, la restul macazurilor poziția normală se stabilește ținându-se seama ca la manipularea acestora în vederea executării parcursurilor să se efectueze cât mai puține manipulări de macazuri. De asemenea trebuie să se țină seama ca liniile pe care se execută manevra vagoanelor să fie separate de liniile pe care se primesc și se expediază trenurile.

În col. 4 și 45 se menționează felul indicatorului macazului din punct de vedere constructiv, indicându-se, după caz, felinar de macaz, tăbliță indicatoare de macaz, respectiv felinar opritor fix.

În col. 5 și 46 se completează datele caracteristice ale schimbătoarelor de cale, înregistrându-se în dreptul fiecăruia schimbător una din mențiunile din capul tabelului, corespunzătoare tipului de construcție al schimbătorului respectiv.

Col. 6, 7, 8, 9 și 47, 48, 49, 50 se completează cu datele constructive cerute de formular pentru fiecare schimbător de cale în parte și anume: mărimea tangentei inimii de încrucișare (se trece 1/9, 1/6 etc. în col. 6 și 47), raza curbei de abatere (se trece 180, 190, 500 m, etc. în col. 7 și 48), tipul schimbătorului de cale (exprimat prin greutatea șinei din care este construit pe metru liniar, trecându-se 34,5; 42; 49; 60 etc. în col. 8 și 49) și viteza maximă de circulație admisă cu care se poate circula în abatere, în funcție de caracteristicile constructive ale schimbătorului de cale (în km/h, trecându-se: 30, 60 etc. în col. 9 și 50).

În col. 10 se trece numărul fiecărei linii care este delimitată de două schimbătoare de cale sau de un schimbător de cale și un opritor, înscrise în col. 1 și 42, în afară de liniile care fac legătura cu ele.

În stație se numerează toate liniile pe care se garează trenuri sau material rulant și nu se numerează liniile sau porțiunile de linii care nu se folosesc în acest scop, ca: diagonalele, bretelele, liniile de legătură dintre liniile de primire-expediere și de manevră, și altele asemenea, cu excepția liniilor de evitare și de scăpare. Numerotarea liniilor din stații se face cu cifre arabe, cu excepția liniilor directe, care se numerează cu cifre romane. Liniile se numerează începând de la peronul clădirii de călători, în ordine crescătoare, indiferent de ecartamentul lor.

În stațiile insulare numerotarea liniilor începe de la peronul situat în dreapta sensului de la București și numai după ce se numerează toate liniile din această parte se numerează liniile din cealaltă parte a stației începând de la peronul din stânga sensului de la București.

Pentru stațiile înfundate, când clădirea de călători este frontală, liniile se numerează de regulă cu începere din partea unde nu mai sunt posibilități de dezvoltare.

În stațiile cu grupe distincte de linii, acestea se numerează separat în fiecare grupă cu cifre arabe însoțite de inițială caracteristică grupei de ex: 1A, 2A, etc., 1B, 2B, etc. pentru liniile din grupa de sosire respectiv triere. Dacă stația are câte două grupe cu aceeași destinație, grupele se denumesc astfel: A1, A2, B1, B2, etc., iar liniile primesc denumirea grupei. Dacă unele linii din stație sunt secționare prin diagonale interioare, o porțiune servind pentru traficul de călători și cealaltă pentru traficul de marfă sau ambele porțiuni pentru același trafic, ele vor purta același număr, urmat de litere mici, în ordine alfabetică. Asemenea linii vor fi trecute în tabel, în primul rând, sub un singur număr, considerându-se cuprinse între macazurile extreme, după care se vor înregistra porțiunile de linie: 1a, 1b, 2a, 2b, 2c, etc. pentru porțiunile de linie care le alcătuiesc. Numerotarea liniilor înfundate se va face numai după terminarea numerotării celorlalte linii din stație (grupă) și va începe cu sensul de la București, în ordinea crescătoare a numerelor schimbătoarelor de cale. În capătul opus se va aplica același criteriu.

În col. 11 se indică afectarea liniei ca: de primire, de expediere, de primire-expediere, de încărcare-descărcare, de tragere, de acumulare a brutului, de reparații, de evitare și altele asemenea.

Nu se admite completarea acestei coloane cu denumirea generală de „circulație”, ci se indică concret afectarea liniei.

În col. 12 se trece infrastructură „publică” sau „privată”, după cum a fost stabilit de Divizia Linii a Sucursalei Regionale CFR;

În col. 13 se trece lungimea constructivă a fiecărei linii, în metri, cuprinsă între joantele extreme ale schimbătoarelor de cale care o delimitează, între joanta extremă a schimbătoarelor de cale de acces și opritor sau între joanta extremă a schimbătorului de cale și joanta călcâiului schimbătorului de cale ce o delimitează.

În col. 14÷19 se trec distanțele, în metri, cuprinse între:

- joanta din partea vârfului schimbătoarelor de cale care delimitează linia în ambele capete și marca de siguranță (col. 14 și 15); dacă o linie este înfundată (în col. 1 este trecut „opritor”), coloana corespunzătoare (14 sau 15) se va anula cu o linie orizontală;
- joanta din partea vârfului sau călcâiului schimbătoarelor de cale care delimitează linia în ambele capete și semnalul de ieșire al liniei respective, dacă există (col. 16 și 17);

În col. 18 ÷ 19 se înregistrează lungimea utilă a fiecărei linii, pe sensuri de circulație.

În principiu, lungimea utilă a liniilor de primire-expediere se consideră între mărcile de siguranță cele mai apropiate de axa stației sau a grupei, pe care aceste linii le au cu liniile de primire-expediere vecine, fără a se lua în considerare mărcile de siguranță de la celelalte linii: de depozit, de magazie, de încărcare-descărcare, LFI, etc. Dacă liniile de primire-expediere sunt prevăzute cu semnale de ieșire, lungimea utilă este delimitată la un capăt de acest semnal, iar la celălalt capăt este delimitată de marca de siguranță cu celelalte linii de primire-expediere sau de joanta din partea vârfului sau călcâiului schimbătorului de cale ce delimitează linia.

În col. 20 se trece distanța minimă dintre axele liniilor vecine. Pe rândul corespunzător primei linii se trece distanța minimă de la axa ei până la bordura peronului principal; pentru linia a doua se trece distanța minimă dintre axa ei și axa primei linii, etc..

Col. 21 ÷ 25 se completează cu date caracteristice ale liniilor, și anume:

- în col. 21 se înregistrează tipul șinelor; când linia este construită din mai multe tipuri de șină, datele se trec sub formă de fracție, la numărător se trece tipul șinei, iar la numitor lungimea liniei construită cu tipul respectiv (de ex. 34,5/360, 42/280 etc.);
- în col. 22 se trece raza minimă a curbei liniei, în metri;
- în col. 23 se trece viteza maximă de circulație admisă de tipul de șină, în km/h; când linia este construită din mai multe tipuri de șină, se indică viteza minimă de circulație admisă dintre vitezele maxime admise de tipurile de șină din care este construită linia;
- în col. 24 și 25 se înregistrează sarcina maximă admisă pe osie pentru locomotivă (col. 24) și pentru vagoane (col. 25), în tone/osie, ținând seama de tipul șinelor.

În col. 26 se trec seriile de locomotive neadmise a circula pe fiecare linie. Când linia permite circulația tuturor seriilor de locomotive, se trece: "Pot circula toate seriile de locomotive".

În col. 27÷30 se trec toate declivitățile fiecărei linii, pe porțiuni, sub formă de fracție, la numărător mărimea și la numitor lungimea lor, în sensul de la schimbătorul de cale din col. 1 spre cel de la col. 42, între care se găsesc pe teren. Linia de fracție se înclină corespunzător declivității. De ex: pentru rampă de 3 ‰ pe 200 de metri se trece 3/200, pentru o pantă de 2,5 ‰ pe o lungime de 400 metri se trece 400\2,5; pentru o porțiune de palier de 300 m se trece 0/300. Pentru fiecare declivitate s-a rezervat câte o coloană (27÷30). Când numărul de declivități este mai mare de 4, datele se trec pe rândul următor.

În col. 31÷41 se trec date cu privire la instalațiile ce se găsesc pe sau la liniile stației, și anume:

- în col. 31÷33, se trece "da" sau "nu", după cum pe/la linia respectivă există sau nu instalațiile trecute în capul de tabel al formularului;
- în col. 34÷41 se indică numărul instalațiilor și amenajărilor ce se află la linia respectivă conform celor cerute de formular.

Precizările de mai sus se aplică pentru fiecare linie stabilită și delimitată între schimbătoarele de cale sau opritorii ficși din coloanele 1 și 42.

În continuare, după trecerea liniilor cu diferite afectări, în coloanele de la 1÷9 și 42÷50 se trec datele cerute de formular conform indicațiilor de mai înainte, atât pentru schimbătoarele de cale care delimitează liniile de legătură, cât și pentru restul schimbătoarelor de cale care n-au fost trecute mai înainte. După această situație se atașează schița cu toate datele, construcțiile și instalațiile prevăzute în coloanele situației.

Această situație se completează de către secția de întreținere a căii; șeful de secție certifică datele și schița construcțiilor și instalațiilor prevăzute în coloanele situației prin semnătură și ștampilă. Șeful de stație completează numai coloanele 3 și 44, "Poziția normală a macazurilor este pe linia nr. ..." și coloana 11, "Afectarea liniei" și certifică cu semnătură și ștampilă rotundă. Orice modificare a situației din teren se va opera în același mod de către șeful de secție, și/sau după caz de către șeful de stație.

## 2. Situația semnalelor și indicatoarelor

În tabelul cuprinzând situația semnalelor și indicatoarelor fixe se înregistrează date cu privire la semnalele fixe pentru circulație, manevră și triere și la indicatoarele fixe din stații.

Completarea rubricilor se face pe direcții, fiecare rând corespunde unei direcții convergente în stație.

Pe fiecare rând se înregistrează datele referitoare la semnalele ce se întâlnesc de un tren care vine spre stație, de la balizele avertizoare și până la primul macaz de intrare în stație (col. 1÷ 20).

Se completează apoi rubricile privind semnalele de ieșire corespunzătoare direcțiilor indicate (col. 22÷ 46).

Dacă intrarea și ieșirea trenului pe linie falsă este semnalizată, direcția și datele cu privire la această semnalizare se înscriu pe un nou rând.

În continuare se completează coloanele pentru restul semnalelor și indicatoarelor ce se găsesc în stație, pe cele două sensuri de circulație, după indicațiile pe care le dau. Pentru fiecare sens se dau datele pe unul din rândurile pe care s-au trecut direcțiile din sensul fără soț, respectiv cu soț.

Tabelul se completează astfel:

- în col. 1 se înscriu pentru cale simplă direcțiile ce converg în stație prin indicarea stației vecine, fiecare pe câte un rând separat, începând cu direcțiile din sensul fără soț, apoi cele din sensul cu soț. Pentru liniile duble, când linia falsă nu este semnalizată separat, direcția se trece pe un singur rând, iar când este semnalizată separat, pentru acea direcție se vor folosi două rânduri, unul pentru linia normală și altul pentru linia falsă;

- în col. 2 se trece una din denumirile din capul tabelului, corespunzătoare felului balizelor avertizoare amplasate pe teren;

- în col. 3 și 4 se trec date privind semnalul prevestitor, și anume: în col. 3 se trece felul semnalului prevestitor, prin înscrierea uneia din mențiunile din capul tabelului, corespunzător situației de pe teren, iar în col. 4 se trece distanța reală, în metri, la care este amplasat semnalul de intrare sau de trecere. În aceste două coloane nu se trec date privind semnalele luminoase de trecere de pe secțiile înzestrate cu bloc de linie automat, care fac funcție de semnal prevestitor;

- în col. 5 se trece distanța reală, în metri, la care este amplasat semnalul luminos de trecere, care face și funcția de semnal prevestitor pe secțiile înzestrate cu bloc de linie automat, față de semnalul de intrare sau de trecere;
  - în col. 6 se trece distanța reală, în metri, la care se găsește semnalul repetitor al semnalului de intrare, față de acesta din urmă;
  - în col. 7 se trece, în metri, distanța reală de vizibilitate a semnalului de intrare, în condiții de vizibilitate normală;
  - în col. 8÷11 se trec declivitățile liniei curente pe distanța de 1000 m înaintea semnalului de intrare. Datele se înscriu sub formă de fracție, la numărător se trece mărimea, iar la numitor lungimea respectivă pentru fiecare declivitate în parte, în ordinea de pe teren, în sensul spre semnalul de intrare, ca la situația 1, col. 27÷30. Pentru fiecare declivitate s-a păstrat câte o rubrică (8, 9, 10 și 11);
  - în col. 12 se trece una din mențiunile din capul tabelului, corespunzător felului semnalului de intrare;
  - în col. 13 se trece "da" sau "nu", după cum pe catargul semaforului de intrare este sau nu montat semnalul prevestitor al semaforului de ieșire;
  - în col. 14 se trece viteza, în km/h, dacă la baza semnalului de intrare este montat indicatorul de viteză sporită în abateri; dacă acesta nu există, se trage linie;
  - în col. 15 se trece "2 brațe" sau numărul unităților luminoase, corespunzător semnalului înscris în col. 12. De ex.: în cazul semaforului de intrare în col. 12 se scrie "semafor", iar în col. 15 se trece "2 brațe". Dacă semaforul este montat pe consolă, se trece în col. 15 "2 brațe/consolă". Pentru semnalul luminos de intrare se scrie "luminos" în col. 12, iar în col. 15 se trece cifra 2, 3 etc. după numărul de unități luminoase ale semnalului respectiv. Dacă semnalul luminos de intrare este montat pe consolă se va trece sub formă de fracție, la numărător numărul de unități luminoase, iar la numitor "consolă".
- NOTĂ:** A nu se confunda numărul de brațe sau de unități luminoase cu numărul de indicații ale semnalului de intrare.
- în col. 16 se menționează "da" sau "nu" după cum semnalul de intrare este sau nu prevăzut cu indicatorul "distanța sub 700 m între două semnale luminoase consecutive";
  - în col. 17 se trece, în metri, distanța reală de la semnalul de intrare până la vârful primului schimbător de cale atacat pe la vârful sau marca de siguranță a primului schimbător de cale atacat pe la călcâi;
  - în col. 18÷20 se trec declivitățile liniei pe distanța trecută în col. 17, după indicațiile date pentru completarea coloanelor 8 -11;
  - în col. 21 se trece, în metri, distanța la care este amplasat indicatorul permanent pentru acoperirea punctelor de secționare de pe secțiile cu conducere centralizată a circulației trenurilor, față de vârful primului schimbător de cale atacat pe la vârful sau marca de siguranță a primului schimbător de cale atacat pe la călcâi;
  - în col. 22÷46 se trec liniile sau grupele de linii care sunt înzestrate cu unul din semnalele indicate în sensul spre direcția trecută în col. 1, astfel:
    - în col. 22÷24 se trec numărul liniilor la care se găsesc semnalele de ieșire mecanice (semafoare) cu un braț, cu două și respectiv cu trei brațe;
    - în col. 25 - 27 se trec numărul liniilor deservite de semnalul mecanic unic de ieșire (semafor) cu un braț, cu două și respectiv cu trei brațe;
    - în col. 28÷30 se trec numerele liniilor deservite de semnalul mecanic de grup (semafor) cu un braț, cu două și respectiv cu trei brațe;
    - col. 31÷ 38 se completează cu numărul liniilor deservite de semnalele luminoase de ieșire, prevăzute sau nu cu semnal de chemare și/sau indicatoarele menționate în capul tabelului;
    - în col. 39÷46 se înregistrează numerele liniilor deservite de semnalele luminoase de ieșire de grup, prevăzute sau nu cu semnalele și indicatoarele trecute în capul tabelului.
  - în col. 47÷53 se trec numărul liniilor la care se găsesc semnalele de parcurs, în dreptul coloanelor ce corespund cu înzestrarea reală a semnalelor de pe teren;
  - în col. 54÷55 se indică numărul liniilor la care sunt amplasate semnalele repetitoare mecanice sau luminoase ale semnalelor de ieșire mecanice sau luminoase;
  - col. 56÷60 se completează cu numărul liniilor sau grupelor de linii din zona de manevră acoperite de semnalul de manevră mecanic sau luminos, care se trece în coloana corespunzătoare semnalului de pe teren;
  - în col. 61 și 62 se trec numărul de semnale de triere și inițiala grupei pe care o deservește, în coloana corespunzătoare felului semnalului. De ex.: dacă grupa B are două palete de triere, se trece "2B" în col. 61 și dacă grupa C are o paletă de triere se adaugă 1C în col. 61;
  - în col. 63 și 64 se trec numerele liniilor la care sunt amplasate semnalele repetitoare ale semnalelor de triere;
  - în col. 65÷68 se înscriu numerele liniilor la care se găsesc indicatoare, astfel:
    - în col. 65 se trece numărul liniei la care este amplasat indicatorul "Așteaptă" pentru separarea zonelor de manevră;
    - în col. 66 se trece numărul liniilor prevăzute cu indicatorul "numărul liniei";
    - în col. 67 se trece numărul liniei sau al liniilor vecine dintr-o grupă de linii, de pe care se folosesc indicațiile aceluiasi indicator;
    - în col. 68 se trece km și hm unde sunt amplasate astfel de indicatoare, după felul lor, în incinta stației.

- col. 69÷71 sunt rezervate pentru înscrierea altor indicatoare ce se găsesc în incinta stației, cuprinse în tabel. De ex: indicatoare specifice liniei de contact sau alte indicatoare de semnalizare;

- coloana 72 este rezervată "Observațiilor".

În situație se vor trece și semnalele BLA pe distanțele alăturate care fac și funcție de semnale de avarie la trecerile la nivel, semnale pentru ieșirea pe linia din stânga, etc.

La situație se anexează schița cu amplasarea tuturor semnalelor și indicatoarelor.

Situația și schița cu amplasarea tuturor semnalelor și indicatoarelor prevăzute în situație se întocmesc de secția de centralizare și telecomandă; șeful secției certifică datele prin semnătură și ștampilă. Orice modificare a situației din teren se va opera în același mod de către șeful de secție.

### **3. Situația instalațiilor feroviare de centralizare**

În situație s-au prevăzut mai multe rânduri pentru înregistrarea pe direcții a datelor despre instalațiile feroviare de centralizare care se pretează la o asemenea înregistrare.

Tabelul se completează astfel:

- în col. 1 se trec direcțiile care converg în stație;
- coloanele 2÷6 sunt rezervate datelor despre instalațiile feroviare folosite în circulația trenurilor; se trece "da" sau "nu" în coloana corespunzătoare felului instalațiilor feroviare, după cum acestea există sau nu în stație;
- col. 7÷16 sunt rezervate datelor despre instalațiile de centralizare;
- col. 17÷20 sunt rezervate datelor despre încuietori.

Col. 7÷ 20 se completează sub formă de fracție, la numărător numărul aparatelor sau instalațiilor după cerințele formularului și la numitor numerele macazurilor care se manipulează de la ele.

Situația se completează de către șeful stației.

### **4. Situația construcțiilor, instalațiilor și amenajărilor pentru călători**

Completarea situației se face folosind primul rând, celelalte se anulează, după caz.

Tabelul se completează astfel:

- în col. 1÷2 se înscriu sub formă de fracții, la numărător numărul încăperilor, iar la numitor suprafața lor constructivă totală, conform cerințelor formularului, în metri pătrați (mp);
- în col. 3 se trece sub formă de fracție – la numărător numărul birourilor de informații, iar la numitor suprafața lor constructivă;
- în col. 4 se trece sub formă de fracție – la numărător numărul holurilor, iar la numitor suprafața lor constructivă totală, corespunzător felului caselor;
- în col. 5÷7 se trec casele de bilete, bagaje și mesagerii – la numărător numărul lor, iar la numitor suprafața lor constructivă totală;
- în col. 8 și 9 se trec sub formă de fracție, la numărător suprafața depozitului bagaje de mână, la numitor suprafața de depozitare, ținând seama de nivelurile de depozitare;
- în col. 10÷12 se trec sub formă de fracție la numărător suprafețele constructive ale magaziiilor, la numitor suprafețele lor utile, corespunzător felului lor indicat în tabel;
- în col. 13 și 14 se trec sub formă de fracție, la numărător lungimea X lățimea, iar la numitor numărul liniilor între care se găsește peronul respectiv, conform indicațiilor formularului. Dacă există mai multe peroane, datele se înscriu unele sub altele, în ordinea numerotării liniilor.
- în col. 15 se trec sub formă de fracție, la numărător numărul de pasaje pietonale subterane, iar la numitor lungimea lor totală;
- col. 16 se completează sub formă de fracție, trecând la numărător numărul de garduri și la numitor lungimea lor totală;
- în col.17 se trec sub formă de fracție, la numărător numărul pasarelelor, iar la numitor lungimea totală;
- în col. 18 și 19 se trec, conform indicațiilor formularului: suprafețele constructive în mp;
- în coloana 20 se menționează dacă există instalație de apă;
- în col. 21 se trece numărul instalațiilor de alimentare cu apă potabilă pentru călători, pe feluri (fântâni, cișmele, etc.);
- în col. 22 se trece sistemul de încălzire, după caz: sobe cu combustibil solid sau gaz metan, încălzire centrală cu gaz sau combustibil lichid, etc;
- în col. 23 se trece felul canalizării, indicându-se: cu puț absorbant, legată la canalizarea orașului, etc. sau "nu" dacă nu există canalizare.

Situația se completează de către șeful stației împreună cu reprezentantul OTF de călători, care certifică datele prin semnătură și ștampilă.

## 5. Situația construcțiilor și instalațiilor pentru deservirea traficului de mărfuri

În această situație se trec date cu privire la construcțiile și instalațiile existente în stații, pentru deservirea traficului de mărfuri.

La stabilirea suprafeței utile a construcțiilor folosite pentru încărcare-descărcare și transbordarea mărfurilor se ține seama de spațiile ocupate de instalații, încăperi de serviciu, precum și de spațiile necesare circulației utilajelor care se folosesc pentru manipularea mărfurilor cu care se micșorează suprafața constructivă.

În situație se trec datele reale, prin indicarea separată a elementelor referitoare la modul de amenajare a cheiurilor, a piețelor de încărcare-descărcare și a drumurilor de acces.

Cheiul este construcția care oferă posibilitatea încărcării - descărcării și manipulării mărfurilor de la vagon la vagon, de la vagon la vehiculul rutier și invers, la nivelul platformei vagonului și vehiculului rutier, cu sau fără planuri înclinate.

Coloanele 1÷18 se referă la date despre magazia de mărfuri.

În col. 1 se trec numerele liniilor care deservesc magazia de mărfuri (care permit manipularea mărfurilor direct de la magazie la vagoane și invers).

În col. 2 se trec sub formă de fracție lungimea / lățimea constructivă a magaziei.

În col. 3÷6 se trec: suprafața constructivă (col. 3) și suprafața utilă, defalcată pe operații de primire (col. 4), de eliberare (col. 5) și de tranzit (col. 6).

În col. 7÷14 se trec date cu privire la cheiurile magaziei, astfel:

- în col. 7 și 8 se trec sub formă de fracție lățimea cheiului spre linie supra lungimea lui (col. 7), respectiv lățimea cheiului spre piața de acces (sau linia din cealaltă parte), / lungimea lui (col. 8) – pentru cheiurile laterale;

- în col. 9 se trec sub formă de fracție lungimea cheiurilor acoperite din magazie sau din continuarea magaziei, la numărător și lățimea acestora, la numitor;

- în col. 10 se trece la numărător suprafața constructivă și la numitor suprafața utilă a cheiurilor acoperite;

- în col. 11 se trece dacă cheiul sau cheiurile sunt sau nu prevăzute cu planuri înclinate (rampe), și se indică latura la care se găsesc, de ex.: plan înclinat lateral sau longitudinal, după caz;

- în col. 12÷14 se trec datele similare pentru cheiurile descoperite din continuarea magaziei.

În col. 15 și 16 se trec date despre piața de acces la magazie, sub formă de fracție, la numărător suprafața totală, iar la numitor suprafața utilă (col. 15) și felul pavajului dacă este amenajată (pavat, nepavat) sau neamenajată (col. 16).

În col. 17 se înscriu sub formă de fracție date privind drumul de acces amenajat pe terenul aparținând administratorului infrastructurii feroviare: la numărător lungimea drumului de acces la piața magaziei iar la numitor lățimea sa.

În col. 18 se înscriu numărul încăperilor afectate caselor de mărfuri. Se completează împreună cu reprezentanții OTF.

Col. 19÷28 se completează cu date despre cheiurile din stație, în afara celor de la magazie, fiind evidențiat separat cheiul de capăt:

- în col. 19 și 24 se trec numerele liniilor care le deservesc;

- în col. 20 și 25 se trec, sub formă de fracție: lungimea, la numărător și lățimea, la numitor conform felului cheiurilor indicate în tabel;

- în col. 21 și 26 se trece suprafața constructivă / cea utilă;

- în col. 22 și 27 se indică felul pavajului, dacă există, sau dacă nu este cazul se trece nepavat;

- în col. 23 și 28 se menționează dacă cheiurile/cheiul sunt sau nu prevăzute cu planuri înclinate ca în col. 11.

În col. 29 ÷ 32 se trec date cu privire la piața publică de încărcare-descărcare:

- col. 29 – numerele liniilor care o deservesc;

- col. 30 – lungimea utilă supra lățimea fronturilor de încărcare-descărcare;

- col. 31 – suprafața constructivă / cea utilă;

- col. 32 – felul pavajului, dacă este pavat sau mențiunea nepavată dacă nu este cazul.

Coloanele 33 și 34 se completează cu date despre drumurile de acces la piața publică de încărcare-descărcare, amenajate pe terenul ce aparține sau este administrat de CFR conform legii. În col. 33 se trec lungimea / lățimea drumului, iar în col. 34 se menționează felul pavajului, dacă drumul este pavat sau mențiunea nepavată dacă nu este cazul.

Coloanele 35÷40 cuprind date despre basculele-pod:

- col. 35 – linia pe care se află basculă-pod;

- col. 36 – tipul constructiv al basculei-pod (ex. Balanța Sibiu, Fairbanks, etc);

- col. 37 – lungimea supra lățimea basculei-pod pe numărul de platforme din care este construită;

- col. 38 – puterea de cântărire a basculei-pod, în tone;

- col. 39 – modul de acționare: manual, mecanic / modul de înregistrare a cântăririi (există sau nu cap automat);

- col. 40 – se trece “șină continuă” sau “șină întreruptă”, după caz.

Situația se completează de către șeful stației împreună cu reprezentantul OTF de marfă, care certifică datele prin semnătură și ștampilă. Orice modificare a situației din teren se va opera în același mod de către șeful de stație.

## 6. Situația surselor electrice și a instalațiilor de iluminat

În această situație se trec date despre sursa de energie electrică pentru alimentarea instalației de centralizare electrodinamică/electronică și pentru iluminarea încăperilor și incintei stației.

În coloanele 1 ÷ 15 se trec date despre sistemul de alimentare cu energie electrică al stației.

În coloanele 1 ÷ 6 se trec date despre sursa electrică de bază, astfel:

- în col. 1 și 2 se trece denumirea liniei de transport, după felul ei, aeriană (col. 1) sau cablu subteran (col. 2);
- în col. 3 se completează cu denumirea racordului de alimentare;
- în col. 4 și 5 se trece tensiunea liniei de transport (col. 4), respectiv a racordului (col. 5);
- în col. 6 se menționează lungimea traseului electric, în km, de la sursa electrică până la stația consumatoare.

Coloanele 7 ÷ 11 se completează cu date despre posturile de transformare:

- în col. 7 – felul posturilor: simplu, dublu, aerian sau în cabină;
- în col. 8 – tipul transformatorului de forță;
- în col. 9 – raportul de transformare a tensiunii;
- în col. 10 – puterea postului trafo, în kVA;
- în col. 11 – numărul de transformatoare.

În coloanele 12 și 13 se trec date despre posturile de transformare alimentate din linia de contact:

- în col. 12 – tipul transformatorului de forță;
- în col. 13 – se trece puterea postului trafo în kVA.

În coloanele 14 și 15 se trec date despre grupul electrogen: în col. 12, puterea motorului în CP, în col. 13 puterea generatorului, în kW.

În coloanele 16 ÷ 19 se trece puterea instalată pentru forță (col. 16), pentru iluminat exterior (col. 17) pentru iluminat interior (col. 18) și totalul puterii (col. 19), toate în kW.

În coloanele 20 ÷ 29 se înscriu numărul corpurilor exterioare: pentru copertine peroane (col. 20 și 21); pentru lampadari (col. 22 și 23); pentru piloni (col. 24 și 25); pentru trasee electrice pe stâlpii linie de contact (col. 26 și 27) și pentru trasee pe stâlpi ELF (col. 28 și 29), după felul iluminatului incandescent, respectiv fluorescent.

Coloanele 30 și 31 se completează cu numărul locurilor de lămpi interioare, după felul iluminatului, incandescent sau fluorescent.

În coloana 32 se trece numărul total al prizelor electrice instalate.

În coloanele 33÷36 se trece numărul contoarelor instalate, pentru infrastructură (col. 33), pentru marfă (col. 34), pentru călători (col. 35) și pentru locuințe (col. 36).

- în col. 37 se trec diferite observații despre sursele electrice și instalațiile de iluminat care n-au fost cuprinse în situație.

Situația se completează cu o schiță în care se vor menționa traseele firelor aeriene și subterane, locurile de racord, locurile becurilor de iluminat interior și exterior (linii, linie publică) din care să reiasă clar amplasarea și felul instalațiilor prevăzute în situație. Situația și schița aferentă se completează de către Centrul de Electrificare sau Divizia de Electrificare; datele sunt certificate de către șeful de Centru, prin semnătură și ștampilă, pentru conformitate. Orice modificare a situației din teren se va reactualiza în același mod de către șeful de Centru de electrificare.

## 7. Situația liniei de contact și a separatoarelor electrice

În această situație se trec date despre situația liniei de contact și a separatoarelor electrice pentru deservirea tracțiunii electrice.

În coloanele 1 ÷ 3 se trec date despre sistemul de alimentare cu energie electrică a locomotivelor:

- în col. 1 – se trece denumirea tuturor liniilor dintr-o stație sau halte de mișcare.
- în col. 2 – se trece denumirea liniilor electrificate dintr-o stație sau haltă de mișcare.
- în col. 3 – se trece denumirea liniilor neelectrificate dintr-o stație .

În coloanele 4 ÷ 10 se trec date despre sistemul de secționare a liniei de contact ce alimentează cu energie electrică locomotivele:

- în col. 4 – se trece notația din schemă a separatoarelor.
- în col. 5 – se trece poziția de amplasare în teren a separatorilor,
- în col. 6 ÷ 7 se trece poziția normală de funcționare în schema electrică: normal deschis (col 6) sau normal închis (col 7),
- în col. 8 ÷ 10 se trece modul de acționare a separatoarelor: comandă locală (col 8), telecomandă (col 9) și comandă manuală ( col 10 ).

Situația se completează cu o schiță din care să reiasă clar situația liniilor electrificate și amplasarea separatoarelor. Situația și schița aferentă se completează de către Centrul de Electrificare sau Divizia de Electrificare; datele sunt certificate de

către șeful de Centru, prin semnătură și ștampilă, pentru conformitate. Orice modificare a situației din teren se va reactualiza în același mod de către șeful de Centru de electrificare.

## 8. Situația instalațiilor electrice de topire a zăpezii

În această situație se trec date despre situația instalațiilor de topire a zăpezii

În coloanele 1 – 12 se trec date despre sistemul de alimentare cu energie electrică a instalațiilor de topire a zăpezii.

În coloanele 1 – se trec date despre sursa de bază de alimentare cu energie electrică instalațiile de topire a zăpezii:

- în col. 1 – se trece tipul sursei de alimentare: electrica, CFR, sau trafo LC;
- în col. 2 – se trece tipul transformatorului de putere ce alimentează instalațiile de topire a zăpezii;
- în col. 3 – raportul de transformare a tensiunii;
- în col. 4 – puterea postului trafo sau a sursei de alimentare cu energie în kVA;

În coloanele 5÷ 10 se trec date despre sursa de rezervă de alimentare cu energie electrică a instalațiilor de topire a zăpezii:

- în col. 5 – se trece tipul sursei de alimentare: electrica, CFR, trafo LC sau grup electrogen;
- în col. 6 – se trece tipul transformatorului de putere ce alimentează instalațiile de topire a zăpezii;
- în col. 7 – raportul de transformare a tensiunii;
- în col. 8 – puterea postului trafo sau a sursei de alimentare cu energie în kVA;
- în col. 9 – se trec date despre puterea motorului grupul electrogen în CP;
- în col. 10 – se trec date despre puterea generatorului grupul electrogen în kW.

În coloanele 11 ÷ 13 se trec date despre instalațiile de topire a zăpezii.

- în col. 11 – se trec numele schimbătoarelor de cale prevăzute cu instalații de topire a zăpezii.
- în col. 12 – se trece puterea instalată pentru fiecare schimbător de cale;
- în col. 13 – se trece puterea instalată pe instalațiile de topire a zăpezii pentru fiecare post trafo sau sursă de alimentare cu energie în kVA.

Situația se completează cu o schiță din care să reiasă clar amplasarea și felul instalațiilor prevăzute în situație. Situația și schița aferentă se completează de către Centrul de Electrificare sau Divizia de Electrificare împreună cu Secția CT sau Divizia de Instalații; datele sunt certificate de către șeful de Centru și Șeful secției CT, prin semnătură și ștampilă, pentru conformitate. Orice modificare a situației din teren se va reactualiza în același mod de către șeful de Centru de electrificare.

## 9. Situația construcțiilor, instalațiilor și utilajelor pentru apărarea împotriva incendiilor

Tabelul se completează astfel:

- în col. 1÷12 se trec numărul de utilaje/dotări și materiale cu privire la gurile de apă, după cerințele formularului;
- în col. 13÷19 se trec date privind pichetii de incendiu:
  - În col. 13 se trece numărul de picheti;
  - În col. 14÷19 se trec numărul de utilaje/dotări și materiale, după titlurile coloanelor din formular.
- în col. 20-25 se trec date despre dotarea clădirilor. În col. 20 se trece numărul încăperilor dotate cu materialele prevăzute în col. 21 - 25, în care se evidențiază numărul de utilaje și materiale după titlurile formularului.
- în col. 26÷ 28 se trec date privind sursa de apă:
  - În col. 26 se trece felul sursei de apă: fântână, castel de apă;
  - În col. 27 se trece debitul sursei de apă (mc/h);
  - În col. 28 se trece presiunea sursei de apă (atm).
- col. 29 este rezervată pentru "Observații".

Situația se completează de către șeful de stație în colaborare cu Divizia Patrimoniu. Divizia Patrimoniu întocmește și schița cu amplasarea hidranților și a surselor de apă, iar șeful de stație o completează cu amplasarea mijloacelor de stins incendiile. Șefii celor două unități certifică datele prin semnătură și ștampilă.

## 10. Situația trecerilor la nivel

Situația cuprinde date care interesează exploatarea stației din punct de vedere tehnic.

În coloana 1 se înscrie secția L de care aparțin din punct de vedere al întreținerii L, stația și trecerile la nivel.

În coloana 2 se înscrie districtul L de care aparțin din punct de vedere al întreținerii L, stația și trecerile la nivel.

În coloana 3 se înscrie secția CT de care aparțin din punct de vedere al întreținerii CT, stația și trecerile la nivel.

În coloana 4 se înscrie districtul CT de care aparțin din punct de vedere al întreținerii CT, stația și trecerile la nivel.

Col. 5 - 29 se completează cu km și hm la care se găsesc treceri la nivel cu circulația rutieră dirijată, din incinta stației și din linie curentă, pe direcții, precum și cu datele cerute de coloanele tabelului, despre introducerea lor în instalația de

centralizare, modul de acționare, poziția normală, cine o manipulează, distanța la care se găsește de la locul de manipulare și modul de anunțare a trenurilor, în care se va arăta, după caz, telefon sau sonerie.

Col. 30 și 31 se completează cu km și hm la care se găsesc trecerile la nivel cu circulație rutieră nederijată din incinta, respectiv din afara incintei stației.

Situația se completează de către șeful de stație, care certifică datele prin semnătură și ștampilă și întocmește și schița cu amplasarea tuturor instalațiilor, construcțiilor și trecerilor la nivel trecute în situație.

## **11. Situația liniilor ferate industriale racordate la infrastructura feroviară publică**

Situația trebuie să cuprindă LFI racordate la infrastructura feroviară publică.

Situația se completează astfel:

- în col. 1 se trece denumirea proprietarului LFI (CNCF CFR SA, operatorul de transport feroviar sau agentul economic proprietar al LFI) deservite de stație;
- în col. 2 se completează datele privind punctul de racordare a LFI, indicându-se: linia curentă/numărul liniei din stație sau denumirea LFI intermediare (linie colectoare) la care se racordează;
- în col. 3 se trece numărul macazului prin care se racordează;
- în col. 4 se trece poziția kilometrică (km și hm) a punctului de racordare, în sensul că pentru cele care au joncțiunea din linie curentă sau direct din liniile stației se trec km și hm respectiv, iar pentru cele care au joncțiunea prin altă LFI / linie colectoare se trece km și hm la care se află schimbătorul de cale de joncțiune la liniile stației;
- în col. 5 se trece tipul instalației cu care este prevăzut schimbătorul de cale prin care este racordată LFI: instalație de centralizare, instalație cu încuietori cu chei cu sau fără bloc, fără nici o instalație; în cazul racordului la una din liniile stației se trece una din notațiile folosite la situația 1 coloanele 2 și 43;
- în col. 6 se menționează existența liniei de evitare sau a sabotului de deraiere, după caz, prin indicarea inițialelor: l. e. – linie de evitare; s. d. – sabot de deraiere; “nu” – dacă nu există nici una din cele două instalații;
- în col. 7 se trece modul de acoperire a punctului de joncțiune, după caz: semnal de trecere (mecanic sau luminos), semnal de manevră (paletă sau semnal luminos);
- în col. 8 se indică felul și numărul postului care deservește racordului LFI, trecând inițialele: PMLC – post de macazuri în linie curentă sau BM – biroul de mișcare;
- în col. 9 se trece denumirea locului unde se păstrează cheia de la macazul de joncțiune sau de la sabotul de deraiere al LFI;
- în col. 10 se trece numărul Regulamentului Tehnic de Exploatare al LFI conform OG 60/2004, Legii 402/2004 și a Normelor Metodologice publicate prin HG 2299/2004 ;
- în col. 11 se trece numărul Autorizației de Exploatare al LFI, emisă de către AFER conform OG 60/2004, Legii 402/2004 și a Normelor Metodologice publicate prin HG 2299/2004;
- în coloana 12 se trece numărul Contractului de Exploatare al LFI conform OG 60/2004, Legii 402/2004 și a Normelor Metodologice publicate prin HG 2299/2004.

Situația se completează de către șefii secțiilor L, care certifică datele și schița de ansamblu prin semnătură și ștampilă. Orice modificare a situației din teren se va opera în același mod de către șeful de secție.

## **12. Situația instalațiilor de comunicație**

Situația se completează conform cerințelor formularului cu datele caracteristice și de exploatare pentru fiecare utilaj și instalație în parte, din cărțile tehnice ale acestora. Datele privesc utilajele și instalațiile care sunt mijloace de bază ale unităților.

Col. 1 ÷ 33 sunt rezervate datelor despre mijloacele de telecomunicații (telefon, telex, stație de amplificare, stații radio, difuzoare, coloane de convorbiri, automate pentru sunarea trenurilor).

- În col. 1÷33 se trece numărul aparatelor și instalațiilor de telecomunicații existente în stație, conform titlurilor coloanelor din tabel.

Situația se completează de către SC Telecomunicații CFR SA. Schița cu amplasarea tuturor posturilor de comunicare, fixe și mobile, se întocmește de către Agenția Regională de Telecomunicații sau Șeful Centrului în raza căreia se află stația. Acesta va certifica datele din situație prin semnătură și ștampilă. Orice modificare a situației din teren se va opera în același mod de către șeful de secție.

## **13. Situația mijloacelor de restabilire a circulației**

Situația cuprinde o serie de date care interesează exploatarea în legătură cu mijloacele tehnice de restabilire a circulației trenurilor (tren de intervenție și plug de zăpadă).

În col. 1 - 8 se trec date despre mijloacele de restabilire a circulației (tren de intervenție), astfel:

- în col. 1 – numărul macaralei;

- în col. 2, 5 și 7 – domiciliul – locul de staționare a trenului de intervenție, după caz;
- în col. 3 și 6 – sarcina maximă de ridicare (tf);
- în col. 4 – distanța la care macaraua poate ridica sarcina maximă;
- în col. 8 – se înscrie domiciliul vagonului de ajutor;
- în col. 9 se menționează felul plugului de zăpadă (Bjorke, Suedez, etc.);
- în col. 10 se menționează numărul plugului de zăpadă;
- în col. 11 se menționează domiciliul plugului de zăpadă.

Situația se completează de către șeful de stație în colaborare cu Revizorul Regional de Siguranța Circulației.

### **CAPITOLUL III** **PRESCRIPTII SPECIFICE REFERITOARE LA ACTIVITATEA DE MIȘCARE DIN STAȚIE**

#### **FIȘA nr. 1**

**R 005 art. 138 alin. (3) și art. 141 alin. (1) lit. a) și b)**

**Posturile de macazuri care primesc comenzile de intrare, ieșire, trecere,  
care din acestea repetă comanda respectivă, care raportează executarea comenzii  
(în stații cu mai multe posturi de revizori de ace)**

Pentru fiecare comandă de intrare, ieșire, trecere se stabilesc concret posturile care primesc comanda și care dintre ele repetă comanda, conform cerințelor formularului.

Coloana 6 se completează numai de anumite stații, stabilite de Sucursala Regională CF, unde la executarea parcursului participă mai multe posturi de macazuri deservite de revizori de ace și unde raportarea executării comenzii se face de către un revizor de ace, după ce acesta a primit raportarea executării comenzii și de la celelalte posturi.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 2**

**R 005 art. 49, art. 77 alin. (3), (4) și art. 79 alin. (4)**

**Timpul necesar de retragerea și oprirea manevrei în vederea primirii, trecerii sau expedierii unui tren  
Modul în care se face retragerea ordinului de circulație care permite depășirea la manevră,  
a semnalelor luminoase pe oprire.**

Se completează conform cerințelor formularului. Timpul se stabilesc pe bază de calcule și se verifică prin cronometrări. Valorile înscrise în col. 2 trebuie să fie cel puțin egale cu diferențele (col. 8) – (col. 4) și (col. 9) – (col. 5) iar valorile înscrise în col. 3 trebuie să fie cel puțin egale cu diferențele (col. 10) – (col. 6) și (col. 11) – (col. 7). Atât la stabilirea timpilor de ieșire, cât și a timpilor pentru retragerea și oprirea manevrei se au în vedere situațiile cele mai defavorabile.

În stațiile unde pe distanța drumului de frânare panta este mai mare de 15 ‰ în sensul dinspre linia curentă spre stație, timpul de retragere și oprire a manevrei se stabilește în amănunt astfel încât manevra să fie retrasă și oprită înainte de acordarea căii libere iar pe secțiile înzestrate cu BLA, înainte de ora plecării trenului din stația vecină.

Se stabilește modul în care IDM retrace ordinul de circulație care permite depășirea la manevră a semnalului luminos de manevră. Se stabilește modul în care IDM dispozitor se convinge că ordinul de circulație care a permis depășirea la manevră a semnalelor luminoase de manevră pe oprire a fost restituit celui care l-a emis.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 3**

**R 005 art. 163 alin. (1)**

**Verificarea liniei de primire-trecere și a parcursurilor de intrare-ieșire,  
când vizibilitatea nu este asigurată pe toată lungimea liniei de primire-trecere și a parcursului de intrare-ieșire a  
trenului, precum și pe timp de vizibilitate redusă**

Se completează conform cerințelor formularului în cazurile când, datorită condițiilor locale sau situației existente în momentul verificării nu este asigurată vizibilitatea pe toată lungimea liniei de primire-trecere și a parcursului de intrare-ieșire și se stabilește procedura de verificare a liniei și a parcursului pe timp de vizibilitate redusă.

Vizibilitatea poate fi limitată de liniile în curbă, amplasamentul cabinelor față de dispozitivul de linii, și altele asemenea, fie datorită situației existente în momentul verificării, când una sau mai multe linii vecine sau alăturate cu linia care se verifică sunt ocupate.

#### **FIȘA nr. 4**

**R 005 art. 146 alin. (1) lit. a), art. 152 lit. a) d) e) f) g) i), 153 alin. (1) lit. a), art. 155 alin. (2) lit. c) d) alin. (3)  
I 250 art. 15 alin. (2)**

**Postarea agenților în vederea supravegherii prin defilare  
pentru intrarea, ieșirea sau trecerea trenurilor  
Avizarea de către revizorii tehnici de vagoane a eventualelor pericole constatate la trenul defilat**

Se completează conform cerințelor formularului, stabilindu-se locul unde se postează personalul prevăzut cu atribuții de defilare a trenului (revizorii tehnici de vagoane, IDM, acarii de la posturile de macazuri deservite de mai mulți acari sau de revizori de ace și acari, agenții din stația înzestrată cu instalație CED pe secții fără BLA și cei de la posturile de macazuri din linie curentă), la intrarea, ieșirea sau trecerea trenului. Locul postării se stabilește astfel încât să fie asigurate securitatea agenților și posibilitatea supravegherii în condiții optime a liniilor și a zonei macazurilor deservite de aceștia.

Se stabilește personalul care efectuează supravegherea prin defilare a trenurilor care circulă prin stație precum și modul de efectuare a supravegherii și de avizare a eventualelor pericole constatate la trenul defilat.

Se stabilește modul operativ prin care se face avizarea eventualelor pericole constatate la trenul defilat; avizarea către IDM dispozitor se poate face:

- personal;
- prin instalații TC.

Se stabilește modul în care imediat după avizarea operativă revizorul tehnic de vagoane trebuie să facă și avizarea scrisă.

Se stabilește cu cât timp înainte de sosirea/trecerea trenului, se avizează revizorul tehnic de vagoane al OTF astfel încât acesta să aibă timp să se deplaseze la locul stabilit pentru efectuarea defilării trenului.

Fișa se întocmește de șeful stației; în cazul în care în stație există posturi deservite de revizori tehnici de vagoane aparținând OTF, fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF.

**FISA nr. 5**

**R 005 art. 64 alin. 2; art. 208 alin. 3**

**Verificarea stării de ocupare a liniilor și macazurilor pe teren de către IDM sau de către alt agent, înainte de manipularea instalațiilor la manevră pe liniile stației a drezinelor UAM, a trenurilor cu boghiuri speciale pentru transportul șinelor sau a altor utilaje care nu șuntează în stațiile CED sau CE.**

Se va stabili modul de verificare a liniei și a parcursului în stațiile centralizate electrodinamic, respectiv electronic, în cazurile în care:

- instalația CED sau CE nu funcționează;
- instalația CED sau CE funcționează, dar secțiunile izolate prezintă ocupat, iar pe teren sunt libere, sau după eliberarea secțiunilor de către vehicule feroviare care nu șuntează (drezinelor UAM, a trenurilor cu boghiuri speciale pentru transportul șinelor sau a altor utilaje).

Se stabilește agentul stației (în cazul în care există acest agent) care preia atribuțiile prevăzute în art. 64, alin.2 din R 005.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 6**

**R005 art. 134 alin. (3) și art. 173 alin. (2)**

**Modul cum se convinge impiegatul de mișcare că trenul a oprit la semnalul de intrare, acolo unde nu se poate convinge personal sau prin raportarea acarului sau păzitorului de barieră**

Se stabilește modul cum se convinge impiegatul de mișcare că trenul a oprit la semnalul de intrare, atât acolo unde nu se poate convinge personal și nici prin raportarea acarului sau păzitorului de barieră, în funcție de situația locală și de posibilitățile existente, cât și pe timp de vizibilitate redusă.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 7**

**RETF 002 art. 197 alin. (2)**

**R005 art. 174 alin. (2)**

**Ordinea de primire a trenurilor când se apropie de semnalele de intrare simultan două trenuri, din care cel puțin unul are prevăzută oprire, iar stația nu are asigurate condiții pentru primiri simultane de trenuri**

Se completează conform formularului, stabilindu-se ordinea de primire a trenurilor când două trenuri se apropie de semnalele de intrare, simultan, din direcții opuse sau din direcții alăturate, din care cel puțin unul are prevăzută oprire iar stația nu are asigurate condiții pentru primirea simultană de trenuri, ținându-se seama de condițiile de oprire, respectiv de demarare de la semnalul de intrare, în funcție de profilul în lung al liniei înaintea semnalului de intrare.

Fișa se întocmește de șeful stației în colaborare cu Divizia Trafic.

**FIȘA nr. 8**  
**RETF 002 art. 190**  
**R005 art. 165 alin. (3)**  
**Ocuparea liniilor de primire-expediere cu vehicule feroviare**

În situații bine justificate, când organizarea lucrului în stație impune ocuparea temporară cu vehicule feroviare a unor linii de primire-expediere, trebuie să se stabilească aceste linii, intervalul de timp în care se vor ocupa, pe baza graficului de ocupare a liniilor și justificarea duratei de ocupare.

Se va arăta modul de eliberare a acestora ținându-se seama ca ocuparea liniilor respective să nu influențeze negativ desfășurarea circulației și manevrei.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 9**  
**R005 art. 179 lit. b)**  
**Modul în care IDM dispozitor, în stațiile înzestrate cu instalații CED sau CE, se convinge de oprirea efectivă a trenurilor în stație, în stațiile în care nu poate controla personal**

În stațiile CED, CE, în care IDM dispozitor nu poate controla personal oprirea trenului, se stabilește modul în care acesta se asigură că trenul a oprit.

Fișa se întocmește de șeful stației;

**FIȘA nr. 10**  
**R005 art. 23 alin. (8), art. 31 alin. (4) lit. b și art. 149**  
**Modul de procedare în stații în cazul nefuncționării instalațiilor CED, CE sau SCB sau în cazul circulației trenurilor pe linie falsă**

Se stabilește modul de procedare în cazul nefuncționării instalației, întreruperii alimentării electrice de la rețea sau în cazul circulației trenurilor pe linie falsă.

Se stabilește cum se execută parcursul, cine participă, cum se raportează, cum se verifică executarea corectă a parcursului, atât pentru circulația trenurilor, cât și la executarea manevrelor.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 11**  
**R005 art. 177 alin. (4)**  
**Modul de verificare și raportare a garării trenului în stațiile înzestrate cu instalații CED și CE situate pe secții cu circulație fără BLA în care IDM ne se poate convinge personal de gararea lor**

Administratorul infrastructurii feroviare stabilește stațiile înzestrate cu instalații CED, CE situate pe secții de circulație fără BLA în care IDM nu se poate convinge personal de gararea trenului, se va stabili modul de verificare și raportare a garării trenului.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 12**  
**R005 art. 17 alin. (19)**  
**Măsuri suplimentare de anunțare a trenurilor la posturile de barieră din linie curentă sau din incinta stației, care deservesc mai multe direcții și/sau linii de joncțiune cu infrastructura feroviară privată sau cu linii ferate industriale**

Se completează conform cerințelor formularului, dacă este cazul, stabilind și alte măsuri suplimentare, în afara celor prevăzute în regulament, de anunțare a trenurilor la posturile de barieră din linie curentă din incinta stației, care deservesc mai multe direcții și/sau linii de joncțiune cu infrastructura feroviară privată sau cu linii ferate industriale (cu cât timp înainte se anunță trenul, condiționarea executării comenzii de anunțarea trenului, etc.).

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 13**  
**R005 art. 217 alin. (5)**  
**Prevederi de amănunt privind circulația trenurilor la interval de post de mișcare**

Se reglementează în amănunt modul de executare a circulației trenurilor la interval de post de mișcare.

Fișa se întocmește de șefii stațiilor adiacente postului de mișcare.

#### **FIȘA nr. 14**

**R005 art. 196 alin. (2)**

**Reglementări de amănunt cu privire la utilizarea formulei nr. 11 când la schimbul de telefonograme participă mai mult de două stații sau posturi de mișcare**

Sucursala Regională CFR stabilește reguli de amănunt cu privire la consimțământul acordat când la schimbul de telefonograme participă mai mult de două stații sau posturi de mișcare la acordarea căilor libere cu formula nr. 11, arătându-se procedurile ce se execută în fiecare stație, executanții lor, înregistrările și locul evidențierii lor, etc.

Fișa se întocmește de șeful stației în colaborare cu Divizia Trafic.

#### **FIȘA nr. 15**

**RET 002 art. 197 alin. (2)**

**R005 art. 249**

**Reglementări privind primirea simultană a trenurilor din direcții opuse, precum și expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în același sens de mers, în stații unde datorită situației locale nu pot fi create parcurhuri compatibile.**

În stațiile fixate de Sucursalele Regionale CFR unde datorită situației locale nu pot fi create parcurhuri compatibile (parcursul pe care se pot executa mișcări simultane între trenuri în condițiile admise de R005) pentru primirea simultană a trenurilor din direcții opuse, precum și pentru expedierea unui tren simultan cu primirea altui tren în același sens de mers, Sucursala Regională CFR poate stabili reglementări specifice proprii, înscrise în această fișă, în care se stabilesc modurile de lucru în legătură cu primirea simultană a trenurilor din direcții opuse sau expedierea unui tren, simultan cu primirea altui tren în același sens de mers.

Fișa se întocmește de către șeful stației în colaborare cu Divizia Trafic

#### **FIȘA nr. 16**

**R005 art. 158 alin. (4)**

**Reglementări privind executarea serviciului de mișcare în stații tehnice și de triere cu volum mare de lucru, care se află sub conducerea a doi sau mai mulți IDM dispozitori**

În stațiile tehnice și de triere cu volum mare de lucru în care serviciul nu poate fi în subordinea unui singur IDM dispozitor și al căror dispozitiv de linii permite separarea în zone distincte de circulație și/sau manevră, stabilite de Sucursala Regională CFR, se reglementează executarea serviciului de mișcare, organizarea lucrului, zonele stației în care dispune fiecare IDM dispozitor, modul de colaborare între aceștia astfel încât să nu se producă imixtiuni în executarea sarcinilor de serviciu, pentru a fi asigurată siguranța circulației și manevrei vehiculelor feroviare.

Stațiile în care se execută serviciul de mișcare sub conducerea a doi sau mai mulți IDM dispozitori se stabilesc de către conducerea Sucursalei Regionale CFR.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 17**

**R005 art. 298 alin. (2)**

**Sensul cu prioritate pe distanțele de circulație  
unde circulă în același sens atât trenuri numerotate fără soț cât și trenuri numerotate cu soț**

Se stabilește de Sucursala Regională CFR, sensul de prioritate pe distanțele de circulație unde circulă în același sens atât trenuri numerotate fără soț cât și trenuri numerotate cu soț, care trebuie să fie respectate în cazul întreruperii tuturor mijloacelor de comunicație, avându-se în vedere intensitatea circulației, distanța dintre punctele de secționare, etc.

Fișa se întocmește de șeful stației în colaborare cu Divizia Trafic.

#### **FIȘA nr. 18**

**RETF 002 art. 171 alin. (2)**

**R005 art. 43 alin. (3), art. 54 alin. (1), (2), (3), art. 61 alin. (3)**

**R006 art. 7 alin. (2)**

**I 328 art. 34 alin. (2)**

**Personalul care execută manevra și modul de executare a acesteia**

Se stabilește personalul care execută manevra respectiv cine este conducătorul manevrei, atât în stații cu partidă de manevră locală, cât și în restul stațiilor (partida de manevră alcătuită din minim 2 membri).

Se precizează ce operații de manevră se execută de fiecare partidă de manevră, în cazul în care există mai multe partide de manevră.

Se arată cum se execută manevra cu locomotiva (împingere, tragere, îmbrâncire, triere pe cocoasă sau plan înclinat, etc.).

În stațiile aprobate de către conducerea Sucursalei Regionale CFR se vor face reglementări privind modul de executare a manevrei vagoanelor de călători cu ușile deschise.

Se stabilește modul de efectuare a manevrei cu vagoanele de călători și marfă în stațiile în care liniile au raza curbei mai mică de 150 m.

La împingerea garniturilor trenurilor de călători pe liniile înfundate, prevăzute cu peron și opritor fix, se stabilește în amănunt modul de utilizare a dispozitivului suplimentar de frânare.

Se stabilește modul de executare a manevrei vehiculelor feroviare încărcate cu transporturi excepționale pe liniile stației, având în vedere situația concretă și liniile pe care este permisă circulația și manevra acestora.

Se arată dacă se admite efectuarea manevrei vehiculelor feroviare cu locomotiva în acțiune intercalată, precum și cu două locomotive în acțiune simultan și cazurile speciale când se execută astfel de manevre.

În stațiile în care se efectuează manevra și cu alte vehicule feroviare motoare, cum ar fi locotractoare sau utilaje automotoare pentru mecanizare (UAM), se vor stabili reglementări privind executarea manevrei cu vehiculul respectiv, în care se arată: operațiile de manevră care se execută, cine execută manevra cu acesta, liniile pe care se execută manevra, tonajul maxim, viteza maximă de manevră, cum se asigură oprirea și alte măsuri suplimentare în funcție de condițiile specifice de lucru din stație.

Fișa se întocmește de șeful stației. În cazul în care în stație își desfășoară activitatea simultan 2 sau mai multe partide de manevră aparținând unui OTF sau OMF, fișa se întocmește împreună cu reprezentantul OTF sau OMF.

**FIȘA nr. 19**  
**R005 art. 47 alin. (2)**  
**Zonele de manevră ale stației**

Se completează conform cerințelor formularului, stabilind concret limitele zonelor de manevră, astfel încât la executarea manevrelor simultane în zone vecine, să fie asigurate condiții de siguranță a lucrului la manevră.

Fiecare stație trebuie să aibă cel puțin două zone de manevră.

În funcție de situația locală, dacă nevoile de exploatare impun, în anumite stații stabilite de Sucursala Regională CFR se vor stabili condițiile în care pot fi executate simultan manevre în aceeași zonă de manevră, astfel încât să fie asigurate condiții de siguranță a lucrului la manevră.

Se stabilesc condițiile în care locomotiva de manevră trece dintr-o zonă de manevră în alta, precum și condițiile în care circulă convoaiele de manevră dintr-o grupă în alta în stațiile tehnice și de triere, astfel încât să fie asigurată siguranța lucrului la manevră.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 20**  
**RETF 002 art. 179 alin. (9)**  
**R005 art. 45 alin. (1) lit. a) și art. 65 alin. (4)**  
**R006 art. 5 alin. (2), art. 31 alin. (1), alin. (3)**  
**I 250 art. 35 alin. (1) și (3)**  
**Tonajul maxim cu care se execută manevra și procentul de masă**  
**frânată care trebuie asigurat convoiului de manevră, limitări de viteză la manevră**

Se stabilește tonajul maxim cu care se execută manevra, corespunzător caracteristicilor tehnice ale vehiculelor feroviare motoare utilizate și rezistenței caracteristice a liniilor.

Se stabilește procentul de masă frânată care trebuie asigurat convoiului de manevră, corespunzător spațiului rezervat manevrei, declivității, vitezei maxime admise și condițiilor locale.

Se arată cum se realizează procentul de masă frânată, prin precizarea „obligației conducătorului manevrei de a verifica, înainte de ieșirea la manevră, dacă convoiul are asigurată frânarea la procentul stabilit cu frânele automate în acțiune respectiv frânele de mână ocupate de agenți.

Se stabilesc limitările de viteză la manevră impuse de anumite cauze locale, dacă există, care nu permit executarea manevrei decât cu o anumită viteză redusă.

În restul cazurilor se aplică prevederile R006, precizându-se „viteza reală cu care se manevrează se reduce, de la caz la caz în timpul executării manevrei, în funcție de limitările impuse de: aparate de cale, linie, pantă, vizibilitate, intemperii,

vizibilitatea semnalelor, spațiul rezervat manevrei, astfel încât să se poată asigura oprirea vehiculelor la locul stabilit fără a produce avariarea vehiculelor feroviare sau avariarea și deplasarea încărcăturii”.

Tonajele maxime corespunzătoare tipului locomotivelor de manevră și procente de masă frânată calculate pe trepte de frânare și trepte de viteză se stabilesc de Divizia Trafic și se comunică stațiilor.

Reprezentanții OTF care își desfășoară activitatea în stație, vor furniza datele cu privire la mijloacele de tracțiune utilizate.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 21**  
**R005 art. 59 alin. (5)**

**Reglementări de amănunt referitoare la efectuarea manevrei prin îmbrâncire**

Manevra prin îmbrâncire se execută numai acolo unde sunt îndeplinite condițiile pentru executarea acesteia, în conformitate cu prevederile din Regulamentul de exploatare tehnică feroviară.

Se va arăta dacă manevra prin îmbrâncire este admisă pe toate liniile stației sau numai pe anumite linii din stație precizându-se și zonele sau liniile unde manevra prin îmbrâncire este interzisă.

În stațiile unde există rampe peste 2,5 ‰ trebuie să se precizeze că „manevra prin îmbrâncire în rampe peste 2,5 ‰ este admisă numai dacă grupul de vagoane îmbrâncite are frâne de mână suficiente, în bună stare de funcționare, ocupate de agenți care să asigure oprirea și menținerea pe loc a vagoanelor”.

Se vor arăta, după caz, ce alte condiții sau măsuri trebuie îndeplinite în plus față de cele prevăzute în R 005 la executarea manevrei prin îmbrâncire.

În stațiile unde nu este admisă executarea manevrei prin îmbrâncire, în fișă se înscrie: „Nu este admisă manevra prin îmbrâncire”.

Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 22**  
**RETF 002 art. 172 alin. (2)**  
**R004 art. 32 alin. (3)**  
**R005 art. 60 alin. (6)**  
**R006 art. 5 alin. (4)**

**Reglementări cu privire la efectuarea manevrei prin triere pe cocoașă sau plan înclinat;  
vitezele de împingere a convoiului de vagoane la triere**

Se reglementează modul de executare a manevrei prin triere pe cocoașă sau plan înclinat în stațiile unde există astfel de dispozitive de triere.

În fișă se stabilesc reglementări în plus față de prevederile R005, care trebuie respectate la efectuarea manevrei prin triere: câte vagoane se triază într-un grup, cum se triază un grup de vagoane încărcate și goale, vagoane pe 2 și 4 osii, ce măsuri suplimentare trebuie aplicate pe timp cu vizibilitate redusă, etc.

În stațiile înzestrate cu semnale luminoase de triere se vor stabili vitezele de împingere a convoiului de vagoane la triere, în ordinea crescătoare corespunzătoare succesiunii indicațiilor: galben, galben clipitor, verde, verde clipitor.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentantul OTF care desfășoară activitate de manevră prin triere în stație.

**FIȘA nr. 23**  
**RETF 002 art. 201**  
**R005 art. 80 alin. (2)**

**Condiții suplimentare de siguranță stabilite în stațiile tehnice și de triaj, unde se execută manevra simultan cu primirea sau expedierea trenurilor de marfă și a trenurilor formate din vagoane goale de călători**

În stațiile tehnice și de triaj cu un volum mare de manevră, stabilite de Sucursala Regională CFR, unde nu se poate asigura separarea parcursurilor de circulație de parcursurile de manevră, se admit mișcări de manevră cu acces la parcursul de primire sau expediere, precum și cu acces la continuarea parcursului de primire a trenurilor de marfă și similare lor și a trenurilor formate din vagoane goale de călători sau pe continuarea acestor parcursurile, dar trebuie asigurate condiții minime prevăzute în R005 art. 80 alin. (1) și (2).

În fișă se vor prevedea, dacă este cazul, alte condiții în funcție de situația locală în plus față de cele prevăzute în R005 art. 80 alin. (1) și (2) și RETF art. 201. De asemenea se vor nominaliza liniile pe care se admite executarea manevrei în condițiile de mai sus.

La executarea manevrei pe continuarea parcurului de primire, cu acces la parcurul de primire sau la parcurul de expediere, în mod obligatoriu se vor aviza prin ordin de circulație mecanic și conducătorul manevrei.

În stațiile de triere se va organiza trierea simultan atât cu primirea unui tren în grupa A, respectiv cu expedierea unui tren din grupa B, cât și cu alte mișcări de manevră specifice activității stației, care se vor nominaliza, asigurând condițiile minime prevăzute în R005 art. 80 alin. (1) și (2).

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 24**

**R005 art. 10 alin. (2) lit. b), art. 66 alin. (1) lit. a) și alin. (3), (4) și (6)**

**Personalul care verifică și inscripționează saboții de mână înainte de darea lor în folosință;  
situația repartizării, modul de utilizare și de pază a saboților de mână.**

Se stabilesc tipurile de saboți folosiți pentru fiecare linie din stație.

Se stabilește personalul care verifică saboții de mână cu șablonul corespunzător tipului de șină și îi inscripționează înainte de darea lor în folosință.

Se completează conform cerințelor formularului numărul și numerotarea saboților de mână posturile la care sunt repartizați, locul unde se găsesc și personalul care îi are în grijă, scopul în care sunt folosiți (asigurarea vagoanelor, oprirea vagoanelor îmbrâncite sau triate). Se stabilește modul de evidențiere în registru a liniei și vagonului la care sunt aplicați.

Se vor stabili zonele unde este interzisă așezarea saboților de mână și modul de marcarea al acestora pe teren.

Se vor stabili de asemenea și modul de utilizare și de asigurare a pazei saboților aflați în teren.

Pentru stațiile cu manevră intensă se vor stabili și alte prevederi, după caz, în plus față de cele prevăzute în R005 și de normele de securitate a muncii cu privire la modul de utilizare a saboților de mână (câte vagoane dintr-un grup se pot prinde la sabot, câte vagoane încărcate, câte vagoane goale; când într-un grup sunt vagoane pe 2 și 4 osii, primul vagon din grup trebuie să fie pe 4 osii, etc.).

Fișa se întocmește de șeful stației; în cazul în care în stație există posturi deservite de personal OTF fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF.

#### **FIȘA nr. 25**

**R005 art. 69 alin. (2), art. 70, art. 72 alin (3), art. 76**

**Reglementări de amănunt privind asigurarea vehiculelor feroviare contra fugirii**

Se stabilește concret pentru fiecare linie, zonă de manevră sau grupă de linii modul în care se asigură materialul rulant, procentul de frânare necesar pentru menținerea pe loc, în funcție de declivitatea maximă a liniilor. Pentru liniile care au declivitate mai mare de 2 ‰ se arată că „frânele de mână trebuie să asigure cel puțin procentul de masă frânată necesar pentru menținerea pe loc”, se precizează cine face asigurarea materialului rulant, cine verifică și răspunde în continuare de asigurare. Se stabilesc măsurile suplimentare de asigurare a vehiculelor feroviare în caz de vânt puternic; se stabilește cine decide dacă este vânt puternic și procedura de lucru în acest caz.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 26**

**R005 art. 44 alin. (4), art. 86 alin. (2), art. 87**

**I 250 art. 6, alin. (1) lit. a) și alin. (2) lit. b), q) și t)**

**Modul de acoperire a garniturilor trenurilor după terminarea operațiilor de compunere  
și a vagoanelor aflate la liniile de încărcare-descărcare**

Se stabilesc liniile din stație afectate efectuării reviziei tehnice și probei de frână la garniturile sau grupurile de vagoane compuse în stație sau pe LFI racordate din stație.

Se stabilește modul de acoperire a garniturilor sau grupurilor de vagoane după terminarea operațiilor de compunere a acestora, în vederea efectuării reviziei tehnice și a probei de frână la vagoane de către personalul de vagoane.

Se arată cum se efectuează acoperirea garniturilor sau grupurilor de vagoane de către personalul de vagoane, cum se fac comunicările, și unde și de către cine se înregistrează acestea. Se stabilește cine ridică discul roșu de acoperire în vederea legării locomotivei la tren sau în vederea expedierii trenului.

Se stabilește în amănunt modul de executare a manevrei la liniile acoperite cu discuri roșii mobile, după avizarea personalului care execută intervenții sau reparații la vagoane, respectiv care participă la încărcarea-descărcarea vagoanelor și numai după ridicarea discurilor roșii.

Se precizează obligația personalului de vagoane de a nu începe operațiunile de revizie tehnică și de probă a frânelor, decât după ce garniturile sau grupurile de vagoane au fost acoperite în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.

Se stabilesc obligațiile personalului care efectuează acoperirea garniturii sau grupurilor de vagoane privind iluminarea discurilor roșii pe timp de noapte.

Se stabilește personalul care solicită ridicarea discurilor roșii înainte de începerea manevrei la liniile la care se efectuează încărcarea / descărcarea vagoanelor.

Fișa se întocmește de șeful stației. În cazul stațiilor cu revizie de vagoane sau posturi de revizie de vagoane, fișa se întocmește de către șeful stației împreună cu reprezentanții OTF de care aparțin acestea.

#### **FIȘA nr. 27**

**R005 art. 55 alin. (2)**

**Liniile destinate depozitării vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria explozibililor;  
condițiile de introducere, depozitare și scoatere a acestora**

1. Se stabilesc liniile destinate depozitării vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria explozibililor și condițiile de introducere, depozitare și scoatere a acestora, macazurile prin care se face acoperirea liniei, precum și cine face asigurarea, acoperirea cu discuri roșii respectiv cine face eclisarea acestor macazuri.

2. În fișă trebuie precizat că „izolarea frânei automate și de mână trebuie să se facă înainte de încărcare sau imediat după terminarea încărcării vagonului și pe ambele părți, astfel încât manevrarea acestor vagoane să nu se facă cu frânele în acțiune”.

3. În fișă trebuie precizat că izolarea frânei automate și de mână trebuie să se facă de către personalul OTF înainte de punerea vagoanelor la încărcare.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **Fișa nr. 28**

**Personalul care face verificarea transporturilor excepționale  
Instrucțiunile nr. 328 art. 15 al. (3) și art. 33 al. (2) lit. k)**

În stațiile de încărcare, de frontieră la intrare în țară, de transbordare din parcurs se stabilește personalul care efectuează verificarea transporturilor în vederea identificării transporturilor excepționale (din categoria celor agabaritice sau cu tonajul depășit), astfel:

1. din partea administratorului/gestionarului infrastructurii publice;

2. din partea operatorilor de transport feroviar care își desfășoară activitatea în stație.

Se stabilește personalul OTF care după descărcarea transporturilor excepționale constată starea stelajelor acestor vagoane dacă există și verifică fixarea lor pe vagon.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF care își desfășoară activitatea în stație.

#### **FIȘA nr. 29**

**R005 art. 46 alin. (2)**

**Reglementări privind transmiterea comunicărilor de executare a manevrelor prin radiotelefon sau megafon**

Se arată felul instalațiilor folosite (instalații RTF fixe, mobile, portabile, coloane de convorbiri, megafoane), cui au fost repartizate și cine le folosește.

Se precizează atât regulile care se aplică pentru ca toate comunicările să fie clare și distincte, cât și modul de transmitere, de recepționare și de confirmare a dispozițiilor, astfel încât să nu se producă confuzii sau interpretări greșite în legătură cu activitatea de manevră.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu organele de specialitate din cadrul SC Telecomunicații CFR SA/ Diviziei Instalații și după caz cu reprezentanții OTF care își desfășoară activitatea în stație.

#### **FIȘA nr. 30**

**R005 art. 43 alin. (4) și (7)**

**Repartizarea sarcinilor privind conducerea și executarea manevrei  
între IDM dispozitor, operatorul de manevră (RM) și IDM exterior**

Sucursala Regională CFR stabilește stațiile în care se întocmește fișa, în funcție de volumul activităților de manevră, la solicitarea OTF.

Se stabilesc concret zonele de manevră în care dispune fiecare IDM și operator de manevră al OTF asupra conducerii și executării manevrei, astfel încât sarcinile și responsabilitățile să fie distincte, bine precizate și să se elimine imixtiunile.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF care își desfășoară activitatea în stație.

#### **FIȘA nr. 31**

**R005 art. 37 alin. (10), art. 42 alin. (4)**

**Personalul AIF/GIF care înmânează OTF ordinul de circulație și**

### **primește arătarea vagoanelor și pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului**

Se stabilește personalul care, din ordinul IDM dispozitor, înmânează ordinul de circulație la trenurile de marfă.

De asemenea, în stațiile în care nu există personal al OTF, atât în cazurile în care se schimbă locomotiva trenului, cât și în cele în care se scoate locomotiva de pe tren, se stabilește personalul AIF/GIF care primește arătarea vagoanelor și pachetul cu documentele vagoanelor din compunerea trenului.

Fișa se întocmește de șeful stației.

### **FIȘA nr. 32**

**R006 art. 5 alin. (4)**

### **Condițiile de trecere și vitezele de circulație peste basculele-pod**

Se reglementează condițiile de trecere și vitezele de circulație a vehiculelor feroviare peste basculele-pod, în funcție de caracteristicile constructive ale acestora.

Fișa se întocmește de șeful stației pe baza datelor furnizate de deținătorul basculei pod.

### **FIȘA nr. 33**

**I 328 art. 16 alin. (1), art. 25 alin. (1), (2), art. 26 alin. (5), art. 33 alin. (2) lit. a)**

**Liniile pe care se efectuează verificarea, măsurarea și identificarea transporturilor excepționale**

**Liniile pe care se poate efectua circulația și manevra transporturilor excepționale și**

**liniile pe care se pot depozita transporturile excepționale**

**Liniile pe care este interzisă acționarea plugului de zăpadă**

Se stabilesc:

1. liniile afectate desfășurării operațiunilor de verificare și măsurare a transporturilor în vederea identificării transporturilor excepționale (din categoria celor agabaritice sau cu tonajul depășit);
2. liniile de primire, de expediere sau de primire-expediere ale stației pe care sunt asigurate condițiile de circulație și manevră a transporturilor excepționale;
3. liniile stației, altele decât cele de mai sus, pe care sunt asigurate condițiile de manevră a transporturilor excepționale;
4. liniile pe care se pot depozita transporturile excepționale;
5. liniile stației pe care este interzisă circulația și manevra transporturilor excepționale;
6. liniile stației pe care este interzisă acționarea plugului de zăpadă.

La stabilirea acestor linii se vor lua în considerare cazurile care pot apare, astfel:

1. vagonul este încărcat pe liniile publice ale stației – verificarea și măsurarea în vederea identificării se fac pe aceeași linie, cu asigurarea condițiilor pentru manevra vagonului în stație în vederea atașării la tren;
2. vagonul este încărcat pe LFI – verificarea și măsurarea în vederea identificării se fac pe LFI în cauză, cu asigurarea condițiilor pentru aducerea vagonului în stație în vederea atașării la tren;
3. vagonul sosit încărcat este verificat în stația din parcurs – se stabilesc liniile pe care sunt asigurate condițiile tehnice pentru desfășurarea activității de verificare;
4. vagonul se amenajează cu contur de lemn – verificarea și măsurarea se fac pe aceeași linie, cu asigurarea condițiilor pentru manevra vagonului în stație în vederea atașării la tren;
5. condițiile stabilite în I 311 privind modul de acționare a plugului de zăpadă.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu șeful secției de întreținere a căii la care este arondată stația.

### **FIȘA nr. 34**

**RETF 002 art. 173 alin. (2)**

**R005 art. 62 alin. (5)**

### **Reglementări de amănunt privind executarea manevrei în linie curentă**

Se stabilesc condițiile în care operatorul de transport feroviar sau operatorul de manevră feroviară execută manevra în linie curentă.

Se stabilesc condițiile în care se execută introducerea/scoaterea vagoanelor pe LFI care se ramifică din linia curentă, tonajul, lungimea, viteza, procentul de masă frânată a convoiului, cum se asigură convoiul, menținerea pe loc, procentul de masă frânată necesar pentru menținere și alte precizări în funcție de condițiile specifice prevăzute în Regulamentul Tehnic de exploatare al LFI.

Dacă la punctele de ramificație există porțiuni de linie curentă cu declivitatea mai mică de 3‰, unde pot staționa vagoane, se va menționa lungimea acestora și felul cum sunt marcate.

Fișa se întocmește de șeful stației. OTF/OMF vor furniza datele tehnice privind mijloacele de tracțiune utilizate.

**FIȘA nr. 35**  
**R005 art. 63 alin. (1)**  
**Macazurile și saboții de deraiere care pot fi manipulate / manipulați la manevră și de un agent din partida care execută manevra**

Fișa se completează, conform cerințelor formularului, de către șeful stației, numai în cazul când în stație există macazuri/saboții de deraiere care se manipulează de agenți din partida de manevră a OTF sau OMF.

**FIȘA nr. 36**  
**R005 art. 9 alin. (15)**  
**Verificarea personalului agenților economici înainte de a începe manevra pe liniile stației**

Se completează conform cerințelor formularului.  
Se menționează modul și locul în care AIF/GIF verifică dacă personalul care urmează să efectueze manevra este autorizat și în stare corespunzătoare îndeplinirii serviciului precum și dacă vehiculul feroviar motor care urmează să efectueze manevra este autorizat din punct de vedere tehnic, conform reglementărilor specifice în vigoare.  
Fișa se întocmește de șeful stației.

**FIȘA nr. 37**  
**R005 art. 82 alin. (1)**  
**Manevra de introducere/scoatere a locomotivelor și automotoarelor în/din depou/remiză**

Se reglementează modul în care circulă locomotive izolate sau cu vagonul WIT, locomotivele în grup, automotoarele cu sau fără remorci între depou/remiză și stații și invers, stabilindu-se:

- postul de control pe unde intră și ies locomotivele și automotoarele în și din depou/remiză;
- modul de cerere și de punere la dispoziție, cine și cum se înregistrează aceste comunicări;
- ce comunicări se fac personalului de locomotivă și cine le face;
- modul de intrare în stație locomotivele și automotoarele, respectiv modul de ieșire spre la depou/remiză;
- modul în care circulă locomotivele și automotoarele pe liniile stației;
- obligațiile personalului de locomotivă.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentantul OTF care are în subordine depoul/remiză.

**FIȘA nr. 38**  
**R005 art. 18 alin. (3) art. 20 alin. (2)**  
**Repartizarea aparatelor de cale, saboților de deraiere, semnalelor și a barierelor mecanice personalului care asigură manipularea, îngrijirea și iluminarea acestora**  
**Aparatele de cale îndepărtate de biroul de mișcare**

Se completează conform formularului, stabilindu-se modul de repartizare pe posturi a macazurilor, saboților de deraiere, semnalelor și a barierelor mecanice, cine face manipularea, îngrijirea și iluminarea acestora.  
În stațiile CED și CE se stabilește care sunt aparatele de cale îndepărtate de biroul de mișcare.  
Fișa se întocmește de șeful stației. În cazul în care în stație există posturi deservite de personal OTF fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF.

**FIȘA nr. 39**  
**R005 art. 153 alin. (6)**  
**Modul de avizare către revizorul tehnic de vagoane a trenurilor la care urmează să se efectueze revizia tehnică**

Modul de avizare a revizorului tehnic de vagoane aparținând OTF interesați, de către IDM, privind trenurile la care urmează să se efectueze revizia tehnică se face astfel:

- prin înscriere în Registrul Unificat de Căi Libere, Comenzi și Mișcare cu confirmarea sub semnătură de către organul de vagoane al OTF implicat;
- în stațiile cu volum mare de activitate – stabilite de către Sucursala Regională CFR - sau cu posturi de revizie, avizarea se poate face în registre special înființate pentru acest scop iar organele de vagoane vor confirma cu număr și oră. Registrele vor fi înființate la IDM sau la operatorul de manevră (RM) al OTF și la postul de revizie.

Fișa se întocmește de șeful stației; în cazul în care în stație există posturi deservite de revizori tehnici de vagoane aparținând OTF fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF.

#### **FIȘA nr. 40**

**R005 art. 10 alin. (1)**

#### **Funcțiile și posturile care fac predarea-primirea serviciului în scris**

Se stabilesc funcțiile și posturile care fac predarea-primirea serviciului în scris.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 41**

**RETF 002 art. 183 alin. (1), art. 238 alin. (3)**

#### **Personalul OTF sau OMF care verifică starea tehnică a vehiculelor feroviare care se introduc în trenuri în stațiile unde nu există personal autorizat pentru efectuarea reviziei tehnice**

Fișa se completează pentru cazurile unde proba frânei nu se efectuează de revizori tehnici de vagoane aparținând OTF.

Se stabilește personalul operatorului de transport feroviar sau operatorului de manevra feroviara (altul decât revizorul tehnic de vagoane) care verifică starea tehnică a vehiculelor feroviare care se introduc în trenuri, și care efectuează proba frânei și întocmește nota de frână. În mod uzual acesta este personalul de locomotivă și /sau tren (mecanic de locomotivă, mecanic ajutor, șef de tren, conductor tren sau alt agent instruit și autorizat) care:

- a. completează formularul „Nota de frână” conform indicațiilor agenților care au efectuat proba frânei;
- b. personalul care semnează „Nota de frână” și foaia de parcurs.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FISA 42**

**R 005 art. 157 alin. (1) și (2), art. 179 lit. c)**

#### **Modul cum se convinge personalul stației de existența semnalelor de cap și fine de tren**

Se stabilește personalul care verifică existența semnalelor de cap și de fine de tren la trenurile în circulație, precum și modul de efectuare a acesteia.

Se stabilește agentul care raportează gararea sau trecerea trenului, complet semnalizat, în cazul în care BLA este defect sau scos din funcție sau în cazul în care trenul sosește de pe secție fără BLA.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 43**

**R005 art. 215 alin. (4)**

#### **Modul în care IDM din stațiile înzestrate cu instalații CED se convinge personal de gararea trenului pe secții de circulație înzestrate cu Bloc de Linie Semiautomat**

Se stabilește modul în care IDM se convinge personal ca trenul a garat în stațiile CED, deservite numai de IDM, pe secții cu BLSA.

Fișa se întocmește de șeful stației;

#### **FIȘA nr. 44**

**R006 Art. 68 alin. (1)**

**Instrucțiunile 250 art. 67 alin. (1)**

#### **Modul de transmitere a semnalelor privind efectuarea probelor de frână în stații în care nu este asigurată vizibilitatea între locomotivă și ultimul vagon din tren**

Se stabilește concret cum se face transmiterea semnalelor privind efectuarea probelor de frână în stații în care nu este asigurată vizibilitatea între locomotivă și ultimul vagon din tren, cine face această comunicare și prin ce mijloace de comunicație.

Fișa se întocmește de șeful stației; în cazul în care în stație există posturi deservite de personalul OTF, fișa se întocmește de șeful stației împreună cu reprezentantul OTF.

#### **FIȘA nr. 45**

**R005 art. 23 alin. (7)**

#### **Verificarea posturilor de macazuri, a posturilor de barieră și a macazurilor, în stațiile cu mai mulți impiegați de mișcare în tură**

Se stabilesc concret posturile și macazurile ce trebuie verificate (revizuite) de impiegații de mișcare în stații cu mai mulți impiegați de mișcare în tură.

Fișa se întocmește de către șeful stației.

#### **FIȘA nr. 46**

**R005 art. 6 alin. (5)**

**Posturile din linie curentă și posturile îndepărtate din incinta stației la care verificarea personalului se face de personalul care este în serviciu**

Se completează conform cerințelor formularului, stabilind posturile din linie curentă și posturile îndepărtate din incinta stației la care verificarea personalului se face de personalul care este în serviciu.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 47**

**R005 Art. 127 și 128 alin. (2), Art. 266 alin. (7)**

**Locul de păstrare a cheilor de la încuietorile macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc, care nu intră în programul de zăvorăre a parcursurilor de primire și expediere**

Se stabilește locul unde păstrează IDM cheile de la încuietorile macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc care nu intră în programul de zăvorăre a parcursurilor de primire și expediere și care deserveșc linii destinate staționării trenurilor de ajutor, de intervenție, a vagoanelor încărcate cu mărfuri periculoase din categoria „explozibile” sau „radioactive”, linii afectate pentru repararea vagoanelor și linii pe care staționează vagoanele ocupate cu oameni.

Se stabilește locul unde se păstrează tabloul cu cheile încuietorilor macazurilor care dau acces la LFI, care se ramifică din liniile stației sau din linie curentă.

Se stabilește locul de păstrare a cheilor de la încuietorile macazurilor înzestrate cu încuietori cu chei fără bloc pe perioada suspendării temporare a serviciului de mișcare..

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 48**

**R005 art. 32 alin. (4)**

**Reglementări de amănunt privind ruperea sigiliilor, scoaterea din funcțiune și executarea lucrărilor la instalații SCB, TC sau IFTE, în stațiile unde există mai multe RRLISC**

Se stabilesc posturile care sunt dotate cu RRLISC, și instalațiile pentru care se fac înscrieri în fiecare din acestea.

Reglementările de amănunt privind ruperea sigiliilor, scoaterea din funcțiune și executarea lucrărilor la instalații SCB, TC sau IFTE, sunt stabilite în instrucțiunile de manipulare a instalațiilor anexă la PTE.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 49**

**R005 Art. 329**

**Posturile cu impiegații de mișcare exteriori care țin evidența restricțiilor de viteză**

Se stabilesc posturile deservite de IDM exteriori care țin evidența restricțiilor de viteză.

Restricțiile de viteză se trec pe tabla de evidență a restricțiilor de viteză din aceste posturi.

Fișa se întocmește de șeful stației.

#### **FIȘA nr. 50**

**R005 art. 57 alin. (1)**

**Locurile în care se pot executa operații de încărcare și descărcare a materialelor pulverulente în stațiile cu linii electrificate**

În stațiile cu linii electrificate se vor stabili locurile în care se pot executa operații de încărcare și descărcare a materialelor pulverulente, astfel încât să nu fie afectată linia de contact.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu șeful Centrului de electrificare, care semnează și aplică ștampila.

#### **FIȘA nr. 51**

**R005 art. 32 alin. (13)**

**Reglementări de amănunt cu privire la cererea și darea consimțământului scris între IDM și personalul SCB pentru executarea parcurșului, când există mai multe condici portative**

Se stabilesc posturile care au în dotare condici portative  
Reglementările de amănunt cu privire la cererea și darea consimțământului scris între IDM și personalul SCB pentru executarea parcursului se întocmesc arătând modul de lucru efectiv (cine cere consimțământul, unde și cum se înregistrează, cine și în ce condiții acordă consimțământul).

Fișa se întocmește de șeful de stație împreună cu șeful de district SCB, care semnează și aplică ștampila

### **Observații:**

Pentru fișele din cuprinsul Capitolul III care nu se completează, se va înscrie motivul pentru care nu se completează (de ex: nu este admisă manevra prin îmbrâncire – fișa nr. 21).

## **ANEXELE PTE**

### **Anexa 1**

#### **Reglementări privind organizarea și funcționarea stației**

Se stabilesc:

1. modul de organizare a stației;
2. modul de desfășurare a activității în punctele de secționare cu serviciul temporar suspendat, având în vedere prevederile R 005 art. 6 alin. (6);
3. compartimentele de lucru și atribuțiile fiecărui compartiment;
4. fișele de atribuții ale posturilor – pentru fiecare post în parte, după structura prezentată în modelul de mai jos;
5. la stabilirea sarcinilor de serviciu se vor avea în vedere prevederile instrucțiunilor de serviciu, precizându-se acolo unde este cazul ce alte sarcini de serviciu trebuie să îndeplinească personalul, pe lângă sarcina principală de serviciu.

Instrucțiunile proprii de Protecție a Muncii, de Apărare Împotriva Incendiilor și de Protecția Mediului se stabilesc adaptate la condițiile fiecărui loc de muncă, conform normelor și legilor în vigoare.

Anexa se întocmește de șeful stației; în cazul în care în stație există posturi deservite de personal OTF fișele de atribuții ale acelor posturi se întocmesc de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF.

#### **FIȘA DE ATRIBUȚII A POSTULUI (model)**

1. POSTUL:
  2. Poziția în statul de funcții: - pentru personalul TESA;
  3. (2) COMPARTIMENTUL:
  4. (3) STUDIUL:
  5. (4) RELAȚII:
    - – ierarhice;
    - – funcționale.
  6. (5) ATRIBUȚII:
    - Atribuții profesionale, de bază pentru îndeplinirea sarcinilor postului, altele decât cele din instrucții;
    - Instrucțiuni proprii, obligații și răspunderi în domeniul protecției muncii, în concordanță cu munca prestată și nivelul de responsabilitate;
    - Instrucțiuni proprii, obligații și răspunderi în domeniul Apărării Împotriva Incendiilor;
    - Obligații și răspunderi pentru prevenirea sustragerilor și distrugerilor din unitate;
    - Instrucțiuni proprii, obligații și răspunderi în domeniul protecției mediului.
- Data și semnătura de luare la cunoștință a personalului.

### **Anexa 2**

#### **Reglementări cu privire la organizarea și funcționarea posturilor din afara incintei stației**

Se stabilesc reglementări cu privire la organizarea posturilor de mișcare din linie curentă, modul de deservire și funcționarea posturilor de macazuri în linie curentă.

Anexa se întocmește de șeful stației.

### **Anexa 3**

**Reglementări privind funcționarea instalațiilor CT, SCB, IFTE și TC din stație și privind modul de acționare și funcționare a barierelor de tip BAT și SAT amplasate în linie curentă, pe distanța până la stațiile vecine;**

Organele CT stabilesc reglementări privind funcționarea instalațiilor CT, SCB, IFTE și TC din stație, precum și pentru blocul de linie automat sau semiautomat, instalație dispecer, barierele automate pe distanța până la stația (halta de mișcare) vecină.

#### Anexa 4

##### Reglementări privind funcționarea barierele aflate în linie curentă deservite de păzitori de barieră

R 005 art. 16 alin. (4)

Se întocmesc de către șeful de stație pentru fiecare post de barieră în linie curentă arondat, conform, după modelul de „Regulament de funcționare a postului de barieră în linie curentă” prezentat în prezentul îndrumător, în funcție de specificul barierei (pentru poziția barierei normal deschisă sau pentru poziția barierei normal închisă tot timpul sau numai între anumite ore).

Model REGULAMENT de funcționare a postului de barieră din linie curentă

1. Trecerea la nivel se află între stațiile CFR .....și ..... la km..... de pe secția de circulație .....
2. Postul de barieră aparține de stația CFR .....
3. Distanța de la cabina postului de barieră până la stațiile alăturate este de ..... km până la stația CFR ....., ... km până la stația CFR ..... și ... km până la stația CFR .....
4. Postul de barieră are legătură prin telefon cu stația CFR ....., cu stația CFR ..... și stația CFR .....
5. Predarea și primirea serviciului se face la orele ..... și orele .....
6. Barierele sunt acționate .....
7. Poziția normală a barierei este ..... ziua între orele ..... și noaptea este ..... între orele .....
8. Locul pentru supravegherea prin defilare a trenului de către păzitorul de barieră este .....
9. Postul de barieră este dotat cu saboții de mână nr. .... și nr. ...., aflați pe rastelul din incinta postului.
10. Păzitorul de barieră ia cunoștință de circulația trenurilor din:
  - extrasele din „Tabloul de sosire, garare și plecare al stației” de la toate stațiile adiacente;
  - programul de circulație săptămânal;
  - dispozițiile scrise date de IDM cu număr și oră în ceea ce privește circulația.
11. Anunțarea plecării sau trecerii trenului prin stații se face pentru toate trenurile, de către IDM, cu dispoziție scrisă către păzitorul de barieră înainte de punerea pe liber a semnalului de ieșire.
12. În cazul în care plecarea/trecerea din/prin stație a unui tren nu a fost anunțată de către IDM, păzitorul de barieră va închide bariera imediat și va cere informații din proprie inițiativă de la IDM despre circulația trenului respectiv (pentru barierele cu poziție normal deschisă).  
În cazul în care plecarea/trecerea din/prin stație a unui tren nu a fost anunțată de către IDM, iar la barieră așteaptă autovehicule rutiere, păzitorul de bariera nu va deschide bariera și va cere informații din proprie inițiativă de la IDM despre circulația trenului respectiv (pentru barierele cu poziție normal închisă).
13. Când este chemat la telefon pe circuitul direct cu IDM, păzitorul de barieră va închide mai întâi bariera, dacă poziția barierei este deschisă și se va prezenta pentru preluarea dispoziției de anunțare a trenului, sau a altei dispoziții. După notarea dispoziției în „Registrul de comenzi”, acesta confirmă cu număr și oră primirea dispoziției. Dacă dispoziția se referă la circulația unui tren, păzitorul de barieră se va posta la locul stabilit, așteptând trecerea trenului. Bariera se va deschide numai după trecerea completă a trenului prin pasaj. Dacă dispoziția se referă la date de circulație pe care trebuie să le cunoască păzitorul de barieră, dar nu cuprinde și avizarea unui tren ce urmează să treacă pe la postul de barieră, atunci, după confirmarea primirii dispoziției, păzitorul de barieră va deschide bariera.  
Pentru posturile de barieră care au poziția barierei normal închisă, păzitorul de barieră, după notarea și confirmarea cu număr și oră a primirii dispoziției, se postează la locul stabilit. Numai după trecerea completă a trenului prin pasaj, el poate cere de la IDM din fiecare stație adiacentă postului de barieră, dispoziție pentru deschiderea barierei. După trecerea mijloacelor rutiere, păzitorul de barieră va închide bariera și va raporta cu număr și oră închiderea barierei.
14. În cazul defectării instalațiilor de telecomunicații cu stațiile vecine, păzitorul de barieră consemnează defectarea în „Registrul de comenzi” al postului și aplică indicatorul „instalația de telecomunicații este defectă”. Păzitorul de barieră va închide bariera din proprie inițiativă când din consultarea datelor de circulație înscrise în extrasele de la post rezultă că urmează să treacă un tren.  
În cazul posturilor de barieră cu poziția normal închisă, păzitorul de barieră nu va mai deschide bariera dacă din consultarea datelor de circulație înscrise în extrasele de la post rezultă că urmează să treacă un tren. IDM din stația adiacentă postului de barieră, cu care nu mai funcționează legătura telefonică, va înscrie în RRLISC defecțiunea și va aviza organul TTR. La prezentarea organului TTR pentru remedierea defecțiunii, acesta va înscrie în „Registrul de comenzi” ora prezentării, funcția și numele în clar. După remedierea defecțiunii, păzitorul de barieră va aviza IDM din stația adiacentă restabilirea legăturii telefonice, cu număr și oră.
15. În cazul defectării barierei se va proceda astfel:
  - a. când păzitorul de barieră este sunat de IDM pentru a i se da o comandă de închidere a barierei și constată că aceasta nu se închide, o verifică și dacă nu o poate aduce în stare de funcționare, o consideră defectă. Păzitorul de

barieră ia măsuri de oprire a vehiculelor rutiere prin pasaj manipulând cumpelele de rezervă sau amplasând barierele mobile, semnalizate noaptea cu felinar cu lumină roșie spre vehiculele rutiere și avizează imediat, cu număr și oră, pe IDM din stațiile adiacente. IDM din stația căreia îi este arondat postul de barieră, notează deranjamentul în registrul de revizia instalațiilor de siguranța circulației avizând despre aceasta pe operatorul RC, organul L și șeful stației;

- b. când defectarea barierei a survenit după plecarea trenului din stația vecină, păzitorul de barieră ia măsuri imediate pentru oprirea circulației rutiere amplasând barierele mobile, după care avizează imediat, cu număr și oră, pe IDM din stațiile adiacente. IDM din stația căreia îi este arondat postul de barieră, notează deranjamentul în registrul de revizia instalațiilor de siguranța circulației avizând pe operatorul RC, organul L și șeful stației. Apoi păzitorul de barieră se va deplasa spre trenul ce urmează să treacă, luând măsuri de oprire a acestuia cu semnale de mână.

Defectarea barierei se avizează către IDM cu formula:

„Nr. .... ora ..... bariera mecanică de la km ..... este defectă în poziție închisă/deschisă și este asigurată / neasigurată cu bariere mobile “.

16. În caz de vagoane fugite, în urma avizării transmise de IDM, păzitorul de barieră va aplica sabotul de mână la km ..... pentru vagoanele fugite dinspre stația CFR ..... și la km ..... pentru vagoanele fugite dinspre stația CFR .....
17. Păzitorul de barieră de serviciu va aprinde și stinge felinarele de la semnalul ..... al stației CFR ..... conform PTE. Acesta va fi trimis prin dispoziție scrisă de către IDM de serviciu din stația CFR căreia îi este arondat postul, menționându-se ora plecării și sosirii de la iluminare. În acest timp, bariera va sta în poziție deschisă, iar înainte de a pleca să aprindă sau să stingă felinarele de la semnal, păzitorul de barieră va încuia cabina postului. La sosire, păzitorul de barieră va raporta către IDM cu număr și oră executarea dispoziției.
18. În vederea preluării serviciului, păzitorul de barieră primitor se va prezenta în stare normală la păzitorul de barieră de serviciu, pentru verificare și efectuarea instructajului NPM și ALL. Rezultatul verificării se va consemna în condica postului și va fi raportat cu număr și oră către IDM din stația căreia îi este arondat postul .
19. Înainte de luarea serviciului în primire, păzitorul de barieră va efectua revizia instalațiilor de SC și TTR și va înscrie în registrul de comenzi al postului orice neajuns constatat. Rezultatul verificării va fi raportat cu număr și oră către IDM din stația căreia îi aparține postul.

## **Anexa 5**

**Reglementări privind exploatarea LFI, altele decât Regulamentele tehnice de exploatare a LFI racordate la stație și lista Regulamentelor tehnice de exploatare a LFI avizate de conducerea Sucursalei Regionale CFR și aprobate de AFER.**

## **Anexa 6**

### **Planul de situație a stației, profilul în lung și schițe**

Secția de întreținere a căii întocmește planul de situație al stației și profilul în lung al liniei directe către semnalele prevestitoare (scara 1:1000) și le înaintează stației care le centralizează cu schițele clădirilor și construcțiilor întocmite de Agenția Patrimoniu.

## **Anexa 7**

### **Procese tehnologice ale activităților din stație**

Se întocmesc de șeful stației împreună cu reprezentanții OTF, avându-se în vedere evidențierea tuturor operațiunilor tehnologice desfășurate și asigurarea calculării corecte a capacității stației.

## **Anexa 8**

### **Capacitatea stației**

Se întocmește de șeful stației, în conformitate cu instrucțiunile în vigoare.

## **Anexa 9**

**Lista cu vehiculele feroviare ale agenților economici racordați la liniile stației, care au drept de acces pe liniile infrastructurii feroviare și tabelul nominal cu personalul autorizat al agenților economici să execute operațiuni de transport feroviar pe liniile stației CFR.**

Lista va conține vehiculele feroviare ale agenților economici racordați la liniile stației, care au drept de acces pe liniile infrastructurii feroviare, cu elementele următoare: numele agentului economic, vehiculul feroviar, numărul de identificare al acestuia, numărul autorizației emise de AFER și data expirării ei.

Tabelul va conține numele și prenumele personalului agenților economici racordați la liniile stației, autorizat să execute operațiuni de transport feroviar pe liniile stației CFR, numărul autorizației și data expirării acesteia.

#### **Anexa 10**

**reglementări privind avizarea și supravegherea personalului muncitor care lucrează la dezăpezirea liniilor din incinta stației din punct de vedere al protecției muncii (Instrucția 311);**

#### **Anexa 11**

**Circulația utilajelor automotoare pentru întreținerea liniei de contact între stație și remiză**

Se reglementează modul de solicitare a cererii de aprobare a punerii în circulație a utilajului și transmiterea aprobării de punere în circulație în cazul deplasării acestora pentru lucrări de întreținere și revizie programate sau suplimentare stabilindu-se:

- modul de cerere și de punere la dispoziție și cum înregistrează aceste comunicări;
- cine face transmiterea comunicării și cine o primește.

Fișa se întocmește de șeful stației împreună cu șeful Districtului de domiciliu a utilajului care va semna și va aplica ștampila.

#### **Anexa 12**

**Tabele nominale cu personalul CFR SA care își desfășoară activitatea în stație, care a fost instruit și examinat din PTE a stației**

Tabelul va cuprinde: Număr curent, numele și prenumele, funcția, data și semnătura.