

Modificări de instrucții feroviare, în conformitate cu normele UE. Întârzieri mai mici ale trenurilor

3 octombrie 2020

Autoritățile de la București propun o serie de modificări de instrucții feroviare, în conformitate cu normele UE, care vor duce, printre altele, la reducerea întârzierii trenurilor. Bunăoară, în caz de defecțiuni la sistemul de semnalizare, mecanicii nu vor mai fi nevoiți să aștepte deplasarea la fața locului a impiegatului de mișcare, uneori și pe distanțe de 20-30 km.



Pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost pus în dezbatere publică un **proiect de ordin al ministrului** privind utilizarea Sistemului European de Management al Traficului Feroviar – ERTMS în realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Uniunii Europene și modificarea/completarea unor regulamente și instrucțiuni din domeniul feroviar.

Noi măsuri de siguranță pentru trecerea la ERTMS și ETCS

Procesul de modernizare a instalațiilor feroviare din România a produs schimbări de ordin tehnic și operațional sistemului feroviar. În aceste condiții, pentru îndeplinirea cerințelor de siguranță, sunt necesare măsuri de siguranță atât pentru gestionarea riscurilor proprii, cât și pentru cele partajate la nivelul interfețelor între administratorul de infrastructură feroviară – Compania Națională de Căi Ferate CFR SA și operatorii de transport feroviar.

Astfel, proiectul elaborat de MTIC propune modificarea normelor naționale de siguranță și elaborarea de reglementări noi după caz, pentru Sistemul European de Management al Traficului Feroviar – ERTMS; Sistemul European de Control al Trenurilor – ETCS; Introducerea indicației de chemare cu dependențe de excludere a parcursurilor de circulație între stații la semnalele luminoase care dau acces pe o linie înzestrată cu BLA.

ASFR a autorizat preliminar echipamentele ERTMS. Se trece la următorul pas

Pe unele tronsoane de cale ferată modernizate din România sunt implementate sistemele ETCS nivel 1 (fără GSM-R) și ERTMS (ETCS nivel 2 și GSM-R). Aceste sisteme nu sunt însă puse în exploatare în momentul de față. Pentru ca schimbarea sistemului feroviar românesc reprezentată de introducerea ERTMS sau ETCS să poată deveni operațională, este necesară aplicarea procesului de management a riscurilor atât de către CNCF CFR SA, în calitate de administrator de infrastructură pentru echipamentele de cale, cât și de către operatorii de transport feroviar (OTF), pentru echipamentele de la bordul locomotivelor.

Pentru exploatarea și gestionarea traficului cu echipamentele ERTMS din cale, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a obținut de la Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) raportul de evaluare a siguranței privind aplicarea procesului de management al riscului. Următorul pas presupune ca CFR SA și operatorii de transport feroviar să întocmească proceduri proprii în care vor fi prevăzute procedurile de lucru care trebuie respectate în circulația trenurilor dotate cu echipamente ERTMS sau ETCS.

Modificări de instrucții feroviare. Două sisteme vor funcționa în paralel

Spre deosebire de sistemele de tip induși, sistemul ETCS asigură controlul continuu al vitezei trenurilor în funcție de categoria acestora, se arată în nota de fundamentare a proiectului de act normativ pus în dezbatere publică. Reglementările care fac referire la sistemele care utilizează sistemul de control punctual al vitezei nu trebuie modificate, deoarece sistemele ERTMS sau ETCS nu pot fi asimilate cu dispozitivele prin care se asigură controlul punctual al vitezei.

Într-o primă fază cel puțin, cele două sisteme, cel actual și cel nou, vor funcționa în paralel. Astfel, în procedurile proprii se vor face precizări legate de dotarea locomotivelor/automotoarelor care vor circula pe linii echipate cu ERTMS nivel 1 sau 2, menținând în funcție și semnalele cu echipamentele aferente pentru controlul punctual al vitezei trenurilor, dar și legate de condițiile de operare a instalației de pe locomotivă atunci când se va realiza trecerea de la liniile echipate cu sisteme de control punctual al vitezei la sistemele ERTMS nivel 1 sau 2 și invers.

Se introduce indicația de chemare cu dependențe de excludere

O altă modificare importantă ce se pregătește a fi introdusă prin proiectul menționat se referă la introducerea indicației de chemare cu dependențe de excludere a parcursurilor între stații la semnalele luminoase care dau acces pe o linie înzestrată cu BLA.

Rezultatul va fi reducerea timpului de întârziere a trenului, în caz de deranjament, fapt ce va fi realizat prin comanda specială CH1 (chemare 1), care este necesară în special pe secțiile de circulație pe care circulația trenurilor se face după sistem dispecer dotate cu instalații de centralizare electronică de linie sau

pentru conducerea centralizată a traficului, de la regulatorul de circulație, pentru comanda și controlul instalațiilor de centralizare electronică aferente acesteia – ICCT.

Modificări de instrucții feroviare. Impiegatul nu va mai trebui să se deplaseze la locul deranjamentului

În cazul acestor instalații, la defectarea semnalelor luminoase de ieșire/ramificație, parcurs care face și funcția de semnal de ieșire pentru o direcție de mers, intrare care face funcția de semnal de ramificație pentru o direcție de mers care permit accesul trenului pe linie înzestrată cu BLA, operatorul de la postul central (IDM) nu mai este obligat să îndrume personal autorizat pentru preluarea serviciului de mișcare la postul local afectat de deranjament.

În acest moment pe rețeaua feroviară din România pe secțiile de circulație pe care circulația trenurilor se face după sistem dispecer, în cazul în care semnalele luminoase de ieșire se defectează, deoarece cadrul de reglementare pentru utilizarea indicației de chemare cu dependențe de excludere a parcursurilor între stații nu este aprobat, trenurile așteaptă timpul necesar deplasării IDM (cu autoutilizarea de intervenție sau dacă nu este posibil cu trenurile aflate în circulație) de la postul central pe o distanță de 20-30 km până la postul local pentru îndeplinirea operațiilor legate de expedierea trenului cu semnalul pe oprire în baza ordinului de circulație după sistemul de circulație înțelegere telefonică (cale liberă).

Sursa: Club Feroviar