

Autoritatea a autorizat în premieră punerea în funcțiune a proiectului-pilot ERTMS/ETCS nivel 2 Buftea-Brazi; urmează Curtici frontier

21 aprilie 2022



Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFR) a autorizat, în premieră în România, punerea în funcțiune a subsistemului structural "control-comandă și semnalizare terestră" specific sistemelor ERTMS, amplasat pe distanța Buftea - Brazi, între km CFR 15 +336

și km CFR 50+180, a declarat pentru AGERPRES directorul instituției, Petru Bogdan.

"Autoritatea de Siguranță Feroviară Română a evaluat documentația transmisă de către CFR - SA în raport cu cerințele prevăzute în HG nr. 108/2020 privind interoperabilitatea sistemului feroviar și a eliberat solicitantului autorizația respectivă, aceasta fiind autorizația cu nr. 1 din anul 2022. Acest subsistem structural a fost modernizat în cadrul aferent proiectului pilot operațional pentru aplicația ETCS/ERTMS, nivel 2, prin echiparea distanței respective la care am făcut referire, cu instalații specifice executate în condițiile unui tronson de linie recent reabilitat, care să permită circulația trenurilor de călători cu viteza de până la 160 km/h. Proiectul a avut ca motivație necesitatea asigurării compatibilității rețelei CFR cu Sistemul European pentru Managementul Traficului Feroviar (ERTMS), sistem ce are ca drept obiectiv armonizarea semnalizării și a comunicațiilor pe căile ferate de pe întreg cuprinsul Europei, respectiv garantarea unui standard comun care să permită trenurilor să circule neîntrerupt între diferite țări, facilitând, astfel, competitivitatea sectorului feroviar. Acest aspect ține de ideea de interoperabilitate. Considerăm ca fiind deosebit de important acest proiect", a afirmat Petru Bogdan.

Potrivit sursei citate, urmează ca CFR SA să deruleze lucrările aferente punerii în funcțiune și pe distanța Curtici frontieră, până la km 614.

"Acest sistem este menit să asigure un nivel de siguranță feroviară impus de UE, fiind bazat pe două subsisteme care funcționează cu un software specializat: subsistemul din cale 'on site' și subsistemul de la bordul vehiculelor feroviare 'on bord'. Pentru ca acest subsistem să funcționeze, trebuie echipate cu elemente aferente atât infrastructura feroviară, cât și vehiculele care circulă pe ea. Echipamentele din cale și cele instalate la bordul vehiculelor efectuează un schimb de informații, permițând supravegherea continuă a vitezei maxime admise pentru circulație și oferind mecanicului de locomotivă toate datele necesare pentru a conduce trenul pe baza elementelor de semnalizare din cabină. Subsistemul pe care l-am autorizat face referire la subsistemul din cale", a explicat el.

Întrebat cum se va simți la nivelul călătorilor această etapă de autorizare, directorul ASFR a răspuns că implementarea unui astfel de subsistem se va reflecta exclusiv în siguranța feroviară, fiind vorba de fapt despre echipamente și software-uri ce țin de siguranță.

La rândul său, Robert Pestrea, șef serviciu în cadrul Departamentului Infrastructură din ASFR, a subliniat faptul că utilizarea sistemului ERTMS se va putea simți la nivelul călătorilor atunci când va fi extins pe rețeaua feroviară CFR, iar trenurile vor fi echipate la rândul lor cu instalații ETCS la bord.

"Se va putea simți în raport cu circulația trenului de călători atât timp cât acest sistem va fi extins pe rețea și în același timp vor exista trenuri echipate la rândul lor cu elemente ETCS la bord, astfel încât să beneficieze de acest mod de circulație, mod care de fapt face ca informațiile legate de condițiile de circulație indicate de semnalele din cale, să fie afișate pe pupitrul mecanicului de locomotivă. În concluzie, acesta este unul dintre cele mai importante lucruri, în așa fel încât să poată urma o etapă ulterioară - aceea de a se renunța la instalațiile de tip semnalizare în cale, în așa fel încât trenurile de călători sau de marfă să circule exclusiv în baza informațiilor transmise prin instalațiile de tip ETCS și prin Sistemul European de Management al Traficului, acesta fiind o versiune de nivel 3, care se are în vedere pe viitor. La acest moment însă, având în vedere că distanța care a fost autorizată și echipată cu instalația respectivă este de aproximativ 38 de km, este fără doar și poate evident că nu poate fi simțită o influență deosebită în traficul feroviar, inclusiv cel de călători", a spus Robert Pestrea.

În context, Petru Bogdan a precizat că un astfel de sistem a fost instalat în cadrul proiectului pilot pe șase dintre locomotivele existente aparținând operatorului CFR Călători, vehicule care au fost utilizate pentru teste, însă a atras atenția asupra faptului

că o astfel de echipare a locomotivelor de tip vechi poate însemna o cheltuială destul de mare în raport cu beneficiile.

Întrebat ce înseamnă pentru operatorii de transport feroviar această autorizație obținută de CFR - S.A., directorul ASFR a admis că, având în vedere distanța scurtă și inexistența unui material rulant care să beneficieze de acest sistem, cel puțin în prezent nu poate fi simțită o eficiență.

"Eficiența apare atunci când o lungime mai mare de linie este echipată în acest fel și în momentul în care există vehicule care pot să circule pe baza acestui sistem. Este bine de știut, însă, că sistemul permite circulația atât a trenurilor echipate pentru ERTMS, cât și a celor neechipate. Circulația trenurilor fără ERTMS se efectuează după sistemul clasic deja uzitat pe rețeaua CFR, respectiv prin urmărirea și respectarea de către mecanicul de locomotivă a indicațiilor afișate de semnalele existente lângă linie. Atunci când se intră pe sistemul ERTMS, circulația se efectuează prin respectarea informațiilor afișate în cabina de conducere, privitoare la vitezele de circulație, la zonele în care este autorizată circulația, la restricțiile de viteză etc. Deci, la acest moment, din cauză faptului că încă nu există o astfel de instalație funcțională pe o distanță mare și neexistând vehicule feroviare echipate aferent, este evident nu apare un beneficiu clar. Beneficiul va fi însă pe viitor", a susținut acesta.

În privința unei potențiale creșteri de viteză în circulația trenurilor în urma implementării sistemului ERTMS, șeful ASFR a arătat că aceasta este condiționată implicit și de starea tehnică a infrastructurii feroviare, nu doar de instalații, fiind vorba despre un cumul de factori.

"Sistemul din cale nu este eficient fără sistemul de la bord. Sunt primii pași pe care i-a făcut CFR SA și urmează extinderea acestui subsistem structural pe distanța Curtici frontieră până la km 614, unde au fost finalizate lucrările pe Coridorul 4 Pan-european", a adăugat el.

Petru Bogdan a subliniat că dacă acest sistem nu există montat și pe celelalte zone din rețeaua CFR, nu înseamnă că nu se asigură un nivel de siguranță feroviară reglementat sau ca administratorul de infrastructură nu ar fi obligat să își țină sub control toate riscurile.

"Lipsa acestui subsistem structural și pe alte zone din rețea nu scutește administratorul de a ține sub control riscurile și de a-și lua toate măsurile aferente, astfel încât să fie asigurată siguranța feroviară. Acest subsistem are menirea de a contribui, acolo unde linia permite, la o circulație cu o viteză mai mare, la o siguranță feroviară în sensul că informațiile din cale sunt transmise mecanicului de locomotivă în timp real prin sistemul

pe care îl are la bord, deci siguranța feroviară nu ar trebui să fie afectată pe zonele unde acest subsistem nu există. Ea a fost și trebuie menținută în continuare", a afirmat Bogdan, subliniind că la momentul liberalizării pieței de transport feroviar de călători acesta va fi viitorul", a mai spus acesta.

În context, Robert Pestrea a avertizat că atunci când se va implementa sistemul ERTMS nivel 3, spre care se tinde, trenurile clasice care circulă azi prin România nu vor mai putea circula pe anumite părți ale rețelei, mai ales cele modernizate.

"Comisia Europeană încurajează prin finanțare să se întâmple acest lucru. Dacă noi menținem infrastructura în felul acesta, o menținem pe propria răspundere. La momentul actual, se menține deopotrivă sistemul nou-introdus ERTMS nivel 2 și sistemul clasic. Ori, din acest punct de vedere, referindu-ne la întreținerea acestui echipament, lucrurile sunt un pic mai dificile. Sistemul ERTMS de nivel 3, adică ceea ce se tinde spre viitor, presupune eliminarea acestor echipamente din cale și menținerea doar a celor ETCS, respectiv cele exclusiv ERTMS. În acel moment, trenurile clasice care circulă azi prin România nu vor mai putea circula pe o astfel de infrastructură, deoarece pe rețeaua feroviară nu ar mai fi compatibile elementele din cale cu cele de la bord", a afirmat Pestrea.

"Comisia Europeană a sugerat că este mai util ca în prima etapă calea să fie echipată cu ERTMS și ulterior vehiculele compatibile să circule pe aceste rețele, mai ales în ideea apariției acestui ERTMS nivel 3, în care trenurile clasice nu mai pot circula, pentru că ar apare în situația aceasta o barieră. În momentul în care venim cu ERTMS în cale, nivelul 3, atunci tot ce nu este echipat rămâne. Trebuie să existe un răgaz, ideea este aceea ca în cale să fie introduse din timp echipamentele, calea să fie astfel pregătită, iar pe măsură ce calea este pregătită, trenurile să poată fi echipate și ele să poată circula, existând astfel din ce în ce mai puține trenuri clasice, care vor mai putea circula pe linii neinteroperabile", a adăugat Petru Bogdan.

Sursa: <https://www.agerpres.ro/economic-intern/>