

# Club FERROVIAR

REVISTA AFACERILOR FERROVIARE

ANUL 2 NR.10

[www.club-feroviar.ro](http://www.club-feroviar.ro)

OCTOMBRIE 2006

## CORIDORUL IV LEGĂTURA ROMÂNIEI CU EUROPA





## Alinierea la standardele europene a sistemului de transport pe șină

Importanța, complexitatea și urgența îmbunătățirii transportului este o problemă majoră a marilor metropole, dar abordarea acestei probleme în Uniunea Europeană, Statele Unite ale Americii, Japonia, precum și alte state este demarată de mulți ani. România face eforturi în acest sens, pentru a se alinia la cerințele standardelor europene de a avea un sistem de transport în comun viabil și de a atrage călătorii spre transportul alb.

Inscriindu-se în tendințele impuse la nivel european, de modernizare a sistemelor de semnalizare și electrificare pentru a eficientiza și fluidiza traficul feroviar, compania Integral Consulting R&D, în parteneriat cu RATB, Rassco Traffic și ITS România, a implementat sistemul pilot de management al traficului de tramvaie între stațiile Șura Mare și Depoul Giurgiu. Sistemul este implementat pe linia tramvaiului 12, în trei stații Șura Mare, Luică și Anghel Moldoveanu, iar din cauza distanței prea lungi între stațiile Luică și Șura Mare este montată o cutie de amplificare. Acesta are ca principale funcții identificarea și localizarea tramvaielor pe traseul acestora, monitorizarea numărului de kilometri parcurși, de un singur tramvai sau de întregul parc de material rulant pe o perioadă de timp solicitată, precum și furnizarea de date în vederea sprijinirii activităților de întreținere-revizii. O altă funcție a sistemului de monitorizare este aceea de a furniza date referitoare la ieșirile și intrările din depou ale tramvaielor.

Avantajele implementării sistemului constă în creșterea vitezei comerciale și a siguranței în exploatare, iar prin respectarea graficelor de mers se obține o fluidizare a traficului, dar și reconfigurarea spațiului comunitar. În ceea ce privește impactul asupra mediului înconjurător, cerință obligatorie cerută de Uniunea Europeană, sistemul reduce noxele din atmosferă și disconfortul fonic și contribuie la ameliorarea și conservarea spațiului comunitar, precum și scăderea numărului de incidente petrecute în trafic.

Principiul de funcționare constă în emiterea unui semnal cu informație de la bucla inductivă, la trecerea tramvaiului pe deasupra ei, către transponderul montat pe tramvai. Acesta transmite datele de identificare către modulul receptor montat în stația fixă, mai departe, prin intermediul interfeței de comunicare și a infrastructurii de cabluri, datele fiind recepționate pe serverul aflat în dispeceratul RATB și prelucrate de software-ul aflat în server. Funcțiile software-ului sunt de a crea și gestiona o bază de date, rezultată din introducerea unor informații de referință specifice traficului tramvaielor de către operator, precum și de a crea și gestiona baze de date rezultate din datele de identificare ale tramvaielor, informații ce sunt primite de la stația fixă. Aceste baze de date sunt protejate cu parole sau avertizări.

Dan Caraman-Director General al S.C. Integral Consulting R&D București-a apreciat colaborarea și disponibilitatea echipei de specialiști a RATB, care a organizat desfășurarea probelor și experimentărilor în bune condiții și a pus la dispoziție toată infrastructura și logistica necesară, spunând că este necesar ca proiectul să fie dezvoltat și corelat cu un sistem de management de depou, fapt care ar oferi toate premisele unui management

complet de întreținere al parcului de tramvaie. Tot aici au fost enumerate posibilitățile de dezvoltare ale proiectului prin respectiv extinderea pe toate liniile de tramvai, dezvoltarea corelării cu sistem de management de depou Hamming&Kam, actualmente în curs de implementare la depoul Giurgiu, corelarea și corelarea cu un sistem de management general.

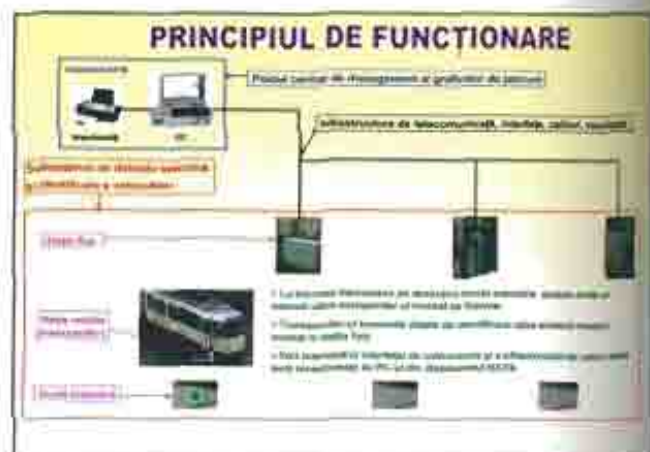
Dan Caraman a ținut să precizeze situația delicată în care se află domeniul cercetării în țara noastră, spunând de asemenea că pentru a ridica importanța acestui domeniu vor trebui să existe lucrări bine apreciate, care să genereze o susținere din partea unor beneficiari importanți precum RATB și Primăria București.

Analiza tehnico-economică, privind beneficiile estimate prin implementarea proiectului în infrastructura transportului public, a estimat că în urma aplicării proiectului vor apărea beneficii operaționale concrete în activitatea economică a beneficiarului RATB, prin reduceri de cheltuieli de întreținere și management al parcului de material rulant-aproximativ 10%, prin scăderea consumului de energie cu până la 5% și o gestionare eficientă a resurselor și consumului de materiale. Acest lucru va avea un impact direct în creșterea confortului și siguranței cu transportul în comun, va duce la o reducere a combustibilului și o diminuare semnificativă a poluării.

Proiectul a fost finanțat în cadrul Programului Național de Cercetare, Dezvoltare și Inovare- RELANSIN și monitorizat de AMCSIT Politehnica București.

Este necesar ca acest proiect să fie integrat în proiectul cel mai în vedere Primăria București privind managementul transportului public din București. În acest sens, RATB trebuind să prezinte Primăriei o întâlnire cu cei patru parteneri din proiect, care va să ofere consultanță și soluții viabile pentru elaborarea celor mai potrivite cerințe către ofertanții de proiecte de management al traficului în Capitală. ■

Julian Florescu



SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE  
TRANSPORT FEROVITAR DE MARE  
CFR MARFA S.A.



Str. Turda nr. 98 Sector 1 C. Cod 01133  
BUCUREȘTI ROMANIA  
Tel: +40-21-225.11.12 Fax: +40-21-225.11.13

