

Peste nouă miliarde de lei electrificarea și reabilitarea liniei Cluj – Episcopia Bihor

19 Noiembrie 2021



Ministerul Transporturilor va propune Guvernului aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru reabilitarea și electrificarea liniei Cluj-Episcopia Bihor, cu o lungime de 166 kilometri.

Valoarea estimativă propusă Guvernului de către Ministerul Transporturilor este de 9,49 miliarde de lei, investiția urmând să se deruleze pe parcursul a patru ani din fonduri nerambursabile și de la bugetul de stat.

„Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii”, spune un proiect de act normativ publicat pe situl Ministerului Transporturilor.

Descrierea traseului

Linia cf Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor – Frontieră Ungaria are lungimea totală de 166,216 km, fiind cuprinsă între km 500 + 608 (semnal Cap X, Stația CF Cluj-Napoca) și km 660 + 852 (semnal Cap Y, Stația CF Episcopia Bihor), la care se mai adaugă intervalul Episcopia Bihor – Frontieră Ungaria, cu lungimea de 5,983 km (între km 1+117 = Cap Y Stația Episcopia Bihor și km 7+100 = Frontiera Ungară).

Traseul liniei cf Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor urmează cursul văii râului Nadăș, pe sectorul Cluj-Napoca – Aghireș, iar apoi se desfășoară în lungul văii râului Crișul Repede, având o orientare de la Est la Vest. Traseul liniei cf este foarte sinuos, întâlnindu-se numeroase curbe cu raze mici cu valori de 400 m. Raza minimă a curbelor este de 225 m situată pe intervalul de circulație Oradea – Episcopia Bihor. Pe linia cf Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor sunt amplasate 22 de puncte de secționare (10 stații cf și 12 halte de mișcare) și 22 halte comerciale (puncte de oprire în linie curentă).

Circulația trenurilor de călători și marfă se desfășoară la interval de bloc automat de linie pe tronsoanele Cluj-Napoca – H.m. Baciș Triaj, Aghireș – Brăișoru, Poieni – Oradea – Episcopia Bihor. Pe restul intervalelor circulația se desfășoară la interval de stație de bază de cale liberă.

Care sunt problemele

Pe tronsonul CF s-au identificat o serie de puncte periculoase cauzate de: alunecări de teren, inundări ale liniei la torent, căderi de pietre, terasamente instabile și neconsolidate, derapări și denivelări ale liniei, tasări frecvente ale terasamentului etc.

Linia cf Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor – Frontiera Ungară este clasificată ca fiind „Linie CF Magistrală”.

Necesitatea și oportunitatea promovării acestui obiectiv de investiții rezultă, în principal, din necesitatea executării lucrărilor de electrificare și modernizare a liniilor de cale ferată existente, pentru a permite viteze de circulație de 80 km/h (pentru trenurile de marfă) și de 120 km/h (pentru trenurile de călători), în conformitate cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional.

„Analizându-se situația existentă, s-au constatat două mari categorii de probleme, ce constituie adevărate impedimente pentru asigurarea unei infrastructuri de transport durabile și totodată ecologice, în contextul actual politic și economic, context în care se caută soluții pentru limitarea efectelor negative asupra mediului, induse de către activitățile antropice, concomitent cu nevoia crescândă de conectivitate și viteză de deplasare a societății:

- Deficiențe induse de parametri de proiectare și exploatare inițiali ai infrastructurii de transport (capacități);
- Deficiențe generate de starea de degradare a componentelor infrastructurii ca urmare a întreținerii precare cauzată, la rândul său, de insuficiența resurselor materiale, umane și financiare cu care se confruntă administratorul de infrastructură”, afirmă inițiatorii

Starea actuală: lățimi insuficiente ale rambleelor, lucrări de artă nereparate.

Starea actuală a componentelor infrastructurii feroviare (cale, structuri, clădiri și instalații) pe tronsonul vizat, se prezintă astfel:

- Ramblee cu lățimi insuficiente ale platformei pe ambele părți ale liniei c.f.;
- Deblee cu lățimi insuficiente ale platformei pe ambele părți ale liniei c.f.;
- Lipsă șanțuri platformă;
- Pungi de balast;
- Strat-uri drenante colmatate sau lipsă;
- O serie de lucrări de artă necesită de urgență reparații, consolidări sau înlocuirea cu lucrări noi, și anume: podețe cu durată de viață depășită (peste 100 de ani), construite din piatră sau cărămidă și cu lumina mai mică de 1.00 m (care nu permit vizitarea și întreținerea), suprastructuri de podețe și poduri de tipul grinzi gemene metalice cu neajunsuri privind electroizolarea căii;
- Clădirile din stațiile/haltele de călători sunt într-o stare avansată de degradare, în marea majoritate a acestora nu există facilități pentru călători și pentru personalul CFR;
- Peroanele sunt într-o stare avansată de degradare;
- În majoritatea stațiilor nu există copertine pentru peroane, ci doar copertine locale lipite de clădirea stației. Aceste copertine nu acoperă și zona de peron;
- Instalațiile au o pronunțată uzură fizică și morală, fiind la limita critică de încadrare în condițiile tehnice instrucționale.

Ce își propune proiectul

- Infrastructura ce va permite viteze maxime de 80 km/h pentru transportul de marfă și de 120 km/h pentru trenurile de călători pe întregul tronson;
- Sistemizarea stațiilor în vederea realizării condițiilor impuse de electrificare;

- Eliminarea deficiențelor tehnice și îmbunătățirea condițiilor de trafic, inclusiv cele legate de siguranța circulației de pe întreg tronsonul c.f.;
- Înlocuire/reparare poduri, podete, pasaje denivelate, consolidări, apărări, repararea sistemului de drenaj, îmbunătățirea calității terasamentelor;
- Se vor realiza construcțiile aferente activității de întreținere, revizie și reparații a instalațiilor fixe de tracțiune electrică și a liniei de contact constând din două districte LC + EA + ELF în stațiile Ciucea și Oradea;
- Se vor realiza clădiri de mentenanță în stațiile Cluj-Napoca, Ciucea și Oradea;
- Reabilitarea și modernizarea clădirilor de călători, districtelor, clădirilor de exploatare etc. și asigurarea facilităților călătorilor (inclusiv persoanelor cu mobilitate redusă) și personalului CFR;
- Remorcarea trenurilor pe linia electrificată se va face cu locomotive electrice funcționând în curent alternativ monofazat 25 KV – 50 Hz;
- Linia de contact va fi alimentată din substațiile de tracțiune, la amplasarea cărora se va lua în considerare situația actuală a electrificării liniilor ferate adiacente (Dej – Apahida – Cluj și Teiuș – Apahida – Cluj), precum și structura sistemului energetic național de 110 KV din zonă;
- Lucrări noi de linie de contact și substație de tracțiune electrică, inclusiv sistem de teleconducere SCADA, care va integra și sistemul de telegestiune energie electrică;
- Realizarea lucrărilor de protecție a instalațiilor din cale și vecinătate împotriva influenței liniei de contact;
- Eliminarea zonelor cu risc la inundații, înzăpezire, alunecări;
- Analiza trecerilor la nivel existente (numărul acestora, poziția km, starea lor actuală) și s-a stabilit care dintre ele vor rămâne în funcție, care se vor moderniza și care se vor desființa;
- Modernizarea echipamentului de telecomunicații;
- Modernizarea electrificării pe toată lungimea tronsonului (25 kV);
- Dublarea liniei (ținând cont de condițiile de relief – predominant ses);
- Mărirea capacității de tranzit la frontiere;
- Asigurarea interoperabilității prin implementarea STI, în special în ceea ce privește sarcina pe osie (22,5 t), gabaritul de încărcare (C), lungimea liniilor din stații și haltele de mișcare, facilitățile pentru persoanele cu dizabilități, implementarea ERTMS (ETCS Nivel 2+GSM-R);

- Montare de panouri fonoabsorbante și/sau soluții alternative de reducere a nivelului de zgomot.

Proiectul vizează electrificarea și reabilitarea liniei de cale ferată Cluj – Oradea – Episcopia Bihor și presupune realizarea unei infrastructuri ce va permite viteze maxime cuprinse între 100 km/h și 160 km/h. Electrificarea și reabilitarea tronsonului de cale ferată Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor conduce la realizarea unei infrastructuri feroviare optimizate.

Traseul de cale ferată proiectat se va desfășura în general pe actualul tronson de cale ferată existent, cu excepția unor zone în care este necesară mărirea razelor curbelor în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație și asigurării parametrilor pentru circulația cu viteză sporită.

Prin proiect se realizează 18.0 km de linie dublă nouă. Se desființează trecerile la nivel care nu respectă reglementările și se realizează pasaje denivelate.

Lucrări de protecția mediului. Treceri pentru amfibieni

Inițiatorii menționează faptul că a fost emis acordul de mediu la data de 18 iunie 2021.

Lucrările pentru siguranța populației și a protecției mediului prevăzute în proiect constau în:

- Panouri fonoabsorbante;
- Panouri anticoliziune;
- Structuri de trecere pentru animale: structuri de trecere pentru amfibieni și reptile, ecoducte (Ecoduct 1 – Zonă de montaj km pr. 561+004 – km pr. 561+204, Ecoduct 2 – Zonă de montaj km pr. 571+488 – km pr. 571+688, Ecoduct 3 – Zonă de montaj km pr. 590+850 – km pr. 591+050) și treceri la nivel cu calea ferată pentru faună;
- Sisteme de avertizare sonoră;
- Amenajarea de spații verzi;
- Separatoare de hidrocarburi;
- Garduri de protecție;
- Panouri de protecție.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>