

Conferințele Club Feroviar. Modernizările care falimentează transportul de marfă

8 Mai 2023



Viteza trenurilor românești de marfă a scăzut după modernizările efectuate de către CFR SA, fiind necesare măsuri de creștere a acestor viteze, s-a reliefat cu ocazia evenimentului Conferințele Club Feroviar.

Informația a fost furnizată de către Amedeo Neculcea, director general adjunct **GFR**, prezent la a XVII-a ediție a Conferințelor Club Feroviar, desfășurate luni și marți în Poiana Brașov.

Urmărește aici prezentarea

Pentru exemplificare, reprezentantul GFR a dat exemplul a 74 km de cale ferată „cei mai utilizați din România, unde în urma modernizării am pierdut 48% din linii”. De la 202 linii, după modernizare au rămas cu 106 linii, a spus el.

Situația este identică în vestul țării. În celalalt capăt, pe Arad – Curtici, constatăm că 40% dintre linii au dispărut.

Viteza comercială a unui tren, numită și viteza mărfurilor a ajuns la 45% din viteza trenurilor, în scădere. Paradoxal, o comparație între acest sector și cel din nordul țării, spre Dornești, Suceava a arătat că problemele sunt mai critice pe ruta modernizată. Vitezele din România sunt după modernizare mult mai mici decât în țara vecină, respectiv

43 kilometri pe oră pe Palas – Fetești, față de 74 kilometri pe oră pe Hegyeshalom – Curtici în Ungaria.

„Simpla introducerea a unui tren de călători face ca un tren de marfă să circule cu viteză mai mică”, a afirmat el.

În ultimii ani, în mai multe ocazii s-a adus în atenția publică faptul că pe tronsoanele feroviare modernizate nu s-au îmbunătățit condițiile de trafic feroviar de marfa, ci, din contra, s-au înrăutățit, cauza acestui fenomen paradoxal fiind în primul rând dispariția din uzul exploatării a foarte multor linii din stații (sau a unor stații în întregul lor). De asemenea, pe secțiile nemodernizate, în foarte multe situații, constatăm că dispozitivele de linii ale stațiilor nu mai oferă condiții minimale pentru încrucișări, treceri înainte, așteptare, din cauza închiderii liniilor de către CFR SA.

Creșterea numărului de trenuri de călători într-un sistem cadențat, pe aceasta infrastructura cu valori ale capacităților de garare mult subdimensionate generează probleme majore traficului de marfă.

Chiar și pe secțiile cu linii duble și bloc de linie automat numărul de linii de primire expediere din stații, disponibile pentru procesele de trecere înainte și de încrucișare este esențial.

Pe liniile simple, impactul inexistenței unui număr suficient de linii abătute în stații, asupra vitezei și capacității de circulație, este mult mai mare.

Investițiile în creșterea vitezei de circulație pe liniile curente sunt aproape total ineficiente pentru creșterea vitezei comerciale a trenurilor de marfă. Dacă aceleași investiții ar fi făcute în redeschiderea liniilor abătute din stații, efectele asupra vitezei comerciale a trenurilor de marfă ar fi semnificative.

În toate strategiile de dezvoltare a infrastructurii feroviare, este necesar a se reevalua și reitera necesitatea repunerii în funcție a facilităților din stații pentru adecvarea acestora unui trafic mixt în care exigente suplimentare sunt impuse și de faptul că trenurile aparțin mai multor operatori de transport care trebuie tratați nediscriminatoriu.

Soluții recomandate

Amedeo Neculcea spune că CFR SA și OTF trebuie să regândească împreună tehnologia de exploatare a rețelei. Este necesar ca împreună să nominalizeze stațiile tehnice importante pentru derularea optimă a traficului de marfă, uniform răspândite pe rețea.

Între aceste stații tehnice să se aplice, în măsura posibilităților circulația în pachet a trenurilor de marfă, în ferestrele de capacitate dedicate acestui tip de trafic.

Ce este de făcut

Pe baza unor analize de capacitate, trebuie redeschise linii abătute din stațiile intermediare; acolo unde acestea au fost desființate prin „modernizare” și se dovedește a fi necesare, să fie reconstruite.

Neculcea recomandă să se analizeze proiectele de modernizare în derulare și, dacă acestea prevăd același sistem de suprimare a liniilor, să fie corectate. „Este indicat să avem în vedere că această infrastructură va influența viața economică din țară pentru decenii de acum înainte. Noile proiecte să fie realizate numai pe baza unor analize temeinice cu privire la capacitatea pe care infrastructura modernizată trebuie să o asigure în viitor”.

Este necesară stabilirea unei metodologii (științifice) de determinare a timpilor de mers. Discrepanța atât de accentuată de viteză programată prin graficul de circulație (livrete) în România față de cea programată în Ungaria pe același tip de infrastructură indică o problemă de metodă iar rezolvarea acesteia nu presupune costuri importante.

CFR SA și MT ar trebui să acționeze în sensul aplicării Regulamentului UE 913/2010 care prevede că pe coridoarele europene de transport de marfă competitiv (din care face parte și secțiunea analizată) „serviciile feroviare internaționale și naționale de transport de marfă [...] să poată beneficia de o infrastructură feroviară de bună calitate și suficient finanțată, și anume una care să permită serviciilor de transport de marfă să fie furnizate în bune condiții de viteză comercială și grafic de circulație și să fie fiabile”, spune el.

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