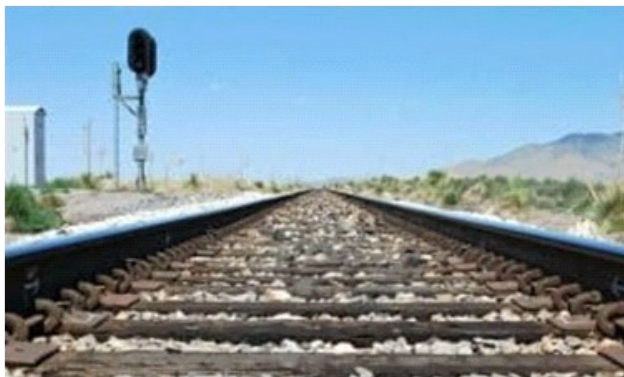


Cifre oficiale: viteza de circulație CFR, sub 50 km/oră pe aproape 30% din rețea

30 mai 2020

Cifrele oficiale ale gestionarului infrastructurii feroviare confirmă o realitate pe care mulți doar o intuiau: viteza de circulație CFR este cuprinsă în intervalul 0-50 km/oră pe 27% din rețeaua de căi ferate de pe teritoriul României. La polul opus al clasamentului, tronsoanele de linie ferată pe care trenurile pot circula cu viteze de 121-160 km/oră reprezintă doar 4,29% din total.



Datele privind starea liniilor ferate sunt prezente într-o anexă la proiectul de Ordin al Ministrului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor privind aprobarea Actului adițional nr. 1 pentru anul 2020 la Contractul de activitate al Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA pentru perioada 2016 – 2020, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 232/2016, [postat în dezbatere publică pe site-ul Ministerului Transporturilor](#).

Viteza de circulație CFR, la 80% din cea proiectată inițial

Lungimea totală a rețelei feroviare din România este de 10.621 km, se arată în document. Pe de altă parte, viteza medie proiectată a rețelei este de 86,30 km/oră, dar CFR SA nu poate asigura decât 69 km/oră în momentul de față.

Făcând calculul, rezultă că raportul dintre viteza existentă și viteza proiectată inițial este de 0,8. Potrivit calculelor CFR SA, doar pentru menținerea raportului la acest nivel este necesară alocarea a 2,14 miliarde de lei. Numai pentru întreținerea liniilor ar fi necesari 1,11 miliarde de lei. Pentru acest an, de la bugetul statului a fost însă alocată

În total o sumă de nici 83 milioane de lei, așa că este de așteptat ca starea căii ferate să se degradeze în continuare.

Pentru revenirea la viteza proiectată ar fi nevoie de 20 miliarde de euro



Dacă însă s-ar intenționa aducerea raportului la valoarea 1, adică fiecare segment de linie să fie adus la viteza proiectată inițial, ar fi necesară o sumă uriașă – 95,14 miliarde de lei, echivalentul a aproape 20 miliarde de euro.

Și asta pentru că un asemenea demers ar presupune reparații capitale la infrastructura feroviară publică pentru recuperarea restanțelor la 9.921 km de linii, la un preț mediu unitar de 2,9 milioane de lei și 8.974 km de terasamente la un preț mediu unitar de 4,950 milioane de lei.

Viteza de circulație CFR, peste 121 km/oră doar pe 4,29% din rețea

Potrivit anexelor proiectului de act normativ, segmentele de cale ferată din România sunt împărțite în patru categorii, în funcție de viteza de circulație. De această categorie se ține seama și la calcularea tarifului pentru utilizarea infrastructurii care le este perceput operatorilor feroviari – viteză mai mare, tarif mai mare.

Astfel, în clasa A sunt incluse tronsoanele de linie pe care se poate circula cu viteze cuprinse în intervalul 121-160 km/oră, clasa B 91-121 km/oră, clasa C 51-90 km/oră și clasa D sub 50 km/oră. În anexa la actul normativ sunt înșiruite toate tronsoanele de cale ferată din România, în dreptul fiecăruia fiind trecută clasa în care se încadrează.

Nici pe linia ferată nou construită Golenți-Frontieră nu se poate circula cu 160 km/oră



Făcând calculul, rezultă că cele 53 de tronsoane incluse în clasa A însumează doar 456,8 km, adică 4,29% din totalul rețelei. Evident, tronsoanele “premium” ale căilor ferate române sunt situate pe magistralele modernizate cu fonduri europene. Dintre ele, menționăm: Buftea-Crivina, București Băneasa-Lehliu, Curtici-Curtici Frontieră, Șibot-Simeria sau Mediaș Copșa Mică.

Asta nu înseamnă însă automat că pe toate sectoarele din magistralele modernizate se poate circula cu viteză maximă.

De exemplu, nici tronsonul de 3,2 km dintre Golenți și Podul Noua Europă de peste Dunăre, spre Vidin, linie nou construită, nu este inclus în categoria A, ci B.

Pe 27% din rețea se circulă cu mai puțin de 50 km/oră



Calea ferată Constanța-Mangalia este încadrată în categoria C

La polul opus, în clasa D (0-50 km/oră) se încadrează 2.868,7 km de cale ferată, adică 27% din rețeaua totală de pe teritoriul României. Aici se încadrează tronsoane, cum ar fi Pantelimon-București Obor, Otopeni-Mogoșoaia (pe centura feroviară a Bucureștiului), Pajura-Chitila (pe tronson modernizat!), Segarcea-Calafat, Balota-Drobeta Turnu Severin (pe Magistrala 900), Predeal-Dârste, Suceava-Suceava Nord și lista ar

putea continua.

Cel mai mare procent din liniile de cale ferată din România, 46,05%, adică 4.891 km, se încadrează în clasa C (51-90 km/oră). Aici se încadrează, bunăoară, majoritatea căii ferate Constanța-Mangalia.

Sursa: Club Feroviar