

Zeci de linii de cale ferată ar trebui închise sau predate autorităților regionale

23 iunie 2020

Între 30% și 50% dintre liniile de cale ferată analizate într-un studiu comandat de Autoritatea pentru Reformă Feroviară ar trebui închise sau predate spre exploatare autorităților regionale. O reformă a rețelei ar face ca sistemul feroviar din România, aflat pe una dintre ultimele poziții la nivel UE, să devină la fel de eficient ca cel polonez. Deocamdată 90% din trafic are loc pe 54% din rețea.

[illegible]

Autoritatea de Reformă Feroviară a prezentat marți în cadrul unei conferințe online rezultatele unui studiu comandat anul trecut privind sustenabilitatea și eficientizarea rețelei feroviare din România. Studiul a presupus o auditare a 113 linii de cale ferată, din care 97 sunt neinteroperabile. Acestea sunt și cele analizate în Master Planul de Tranporturi ce stă la baza Programului Operațional Infrastructură Mare în cadrul căruia este finanțat sectorul infrastructurii de transport din România.

„Această evaluare se bazează pe o analiză a modelului național de transport, ținem seama de evoluția traficului, de posibilitățile de atragere de trafic de la alte moduri sau de posibilitatea generării de trafic. Toate aceste lucruri sunt finalizate prin analiza cost beneficiu”, a explicat în deschidere președintele ARF, Gigi Gavrilă.

În principiu, rețeaua feroviară e bine dezvoltată

Despre calea ferată românească, numai de bine. „Avem o rețea feroviară foarte bună spre deosebire de alte state din regiune rețeaua noastră e foarte bună și bine organizată, este o moștenire lăsată de înaintași de care trebuie să avem grijă. Ar fi păcat prin decizii pripite sau prin evaluare modestă a condițiilor zonei respective să luăm decizia închiderii. Evident, și veți vedea, sunt practic zone unde la vremea respectivă a fost necesară dezvoltarea zonei, din păcat acum nu se justifică menținerea dar vom vedea există posibilitatea ca anumite excepții să fie dezvoltate astfel încât să beneficieze de această rețea”, a mai spus el.

În urma studiului în a doua parte a anului, ARF va organiza la nivel local, cu ajutorul sucursalelor de căi ferate, sesiuni de prezentare a linilor de interes local și a scenariilor propuse de consultanți.

Liniile, analizate în cadrul a patru scenarii

Experții au luat în calcul patru scenarii privind viitorul liniilor analizate, de la conservarea totală a acestora la dezvoltarea acestora pe baza investițiilor. „Scenariul conservare: s-au estimat costuri beneficii pornind de la ipoteza că serviciu de călători va fi suspendat, al doilea scenariu se referă la faptul că transportul de călători va fi păstrat la nivelul perioadei 2016-2018. Aici e nevoie de costuri suplimentare pentru investiții, în alte cazuri nu, dacă se păstrează traficul. Costurile minime de investiții vizează eliminarea limitărilor din cauza degradării.

Al treilea scenariu e status – quo, consultantul a calculat costuri în condiții de siguranță pe 25 de ani pe investiții în principal la lucrări de artă, poduri, tuneluri, stații de cale ferată.

Se dorește reducerea costurilor de exploatare.

Al patrulea scenariu e al redevoltării și ar face ca transportul feroviar să fie mai atractiv, să asigure o divizare modală mai bună pentru transportul feroviar.

Abordarea s-a bazat pe experiența europeană a liniilor secundare reabilitate după ce ani de zile bugetele au fost concentrate pe liniile de mare viteză”, a spus Liliana Anghel, șef serviciu ARF.

Studiul are șase părți, printre care un raport inițial, trei intermediare, altul final. Al doilea prezintă situația liniilor analizate, al treilea trece în revistă cadrul legislativ, instituțional și modificările necesare.

A treia parte face o analiză a problemelor contractuale identificate, obstacole financiare, instituționale. Sunt formulate propuneri pentru modele alternative și metode de contractare adecvate. În plus, sunt analizate scenariile de conservare a căii ferate.

Una dintre concluzii este aceea că dacă o linie e deschisă e necesar un serviciu de transport feroviar bun, adecvat pentru funcția liniei. Calea ferată este eficientă numai dacă gradul de utilizare este ridicat, cu doar două trenuri pe zi utilizarea nu este durabilă.

Densitatea trenurilor, de șase ori sub Elveția, de două ori peste Turcia

Punerea în practică a scenariului ar face ca România să aibă 40 de trenuri pe zi și linie, față de 20 de trenuri în prezent, ceea ce ar aduce-o la nivelul Poloniei. Vârful este deținut de Elveția și Olanda cu 150-160 trenuri în medie pe zi și linie, iar partea inferioară a clasamentului revine Turciei cu 10 trenuri. România este a cincea țară de la coadă puțin în fața Bulgariei.

Cinci grupuri de linii, din care două fără noroc

Liniile au fost clasate în cinci grupuri, anume primul cu trafic mare și prioritate ridicată la finanțare (10 interoperabile, 13 neinteroperabile), al doilea cu prioritate medie în finanțare (16 neinteroperabile), al treilea prioritate scăzută la finanțare (o linie interoperabilă, 10 neinteroperabile), al patrulea (18 linii) doar cu transport de mărfuri care trebuie transformate în industriale sau de transport călători doar după și prin discuții cu autoritățile regionale și al cincilea grup, format din 31 de linii, din care în cazul a opt ar putea avea discuții cu autoritățile regionale.

Liniile sunt în graficele prezentate de Club Feroviar.

Rezultatele pentru liniile pentru care se propune scoaterea din funcțiune

1 linii care au nevoie de discuții cu regionalele pentru decizia finală

Grupul 5.1						
Linii propuse pentru închidere cu consultare				km		de discutat
nr	regionala	linie	km	prioritate	folosiri scenarii	cu regionalele
16	Craiova	Rosiori - Turnu Magurele Port	51	11	1	sc 2 interes
31	Timisoara	Oravita - Anina	33		1	turistice
40	Timisoara	Carpinis - Ionel	31	8	1	sc 2, 3 interes
52	Cluj	Cumeghiu - Holod - Vascau	101	6	1	sc 2 interes
53	Cluj	Holod - Cordau - Oradea Est	50	9	1	sc 3 interes
64	Brasov	Barabant - Zlatna H.	38	6	1	sc 2 Alba Julia
69	Brasov	Magherus Sireu - Iudus	94	8	59	sc 2 - 2 regionale
78	Iasi	Crasna - Husi	33	9	1	sc 3 se-aliniera
83	Iasi	Zorleni - Falcu Nord	62	6	1	Moldova
		9	442			

2. Linii propuse pentru scoaterea din funcțiune.

Grupul 3.2							
No.	Regionala	Secția	km	No.	Regionala	Secția	km
3	Bucuresti	Ditesti - Gura Palanșii	8	51	Cluj	Abram - Popesti	9
4	Bucuresti	IL Caragiale - Ditesti - Moreni	19	54	Cluj	Oradea Vest - Cheresig	17
7	Bucuresti	Caciulati - Snagov Pajie	15	56	Cluj	Borsu - Visuel de Jos	23
10	Bucuresti	Campina - Campința - Telega	8	57	Cluj	Iva Mica - Rodna Verde	21
11	Craiova	Carbunesti - Albeni	9	59	Cluj	Baia Mare - Baia Mare Nord	9
17	Craiova	Golenti - Poiana Mare	7	61	Brasov	Selimbăr - Cionade	7
28	Timisoara	Caransebes - Bostai	37	72	Brasov	Sebes Alba - Petresti de Padure	10
29	Timisoara	Hoteg - Subcetate	5	76	Iasi	Domisoara - Floreni	22
32	Timisoara	Oravita - Iam	27	85	Galati	Manastiri - Pancu	16
34	Timisoara	Jebel - Uebeling	10	94	Constanta	P1 Capu Mida - Storman	1
39	Timisoara	Nadab - Graniceni	20	110	Cluj	Valea Visului - Ionder	1
44	Timisoara	Jimbolia - Lovin	27		Total	11	138
	Total	12	191		Grand Total	28	329

ARF împreună cu experții BEI-PASA în perioada iulie 2017 – februarie 2018 a efectuat consultarea pieței. În baza acordului de implementare pentru „Acord servicii asistență” ARF a beneficiat de suportul experților tehnici desemnați de BEI-PASSA. Contractul a fost încheiat cu Sunergetics Corporation, lider al asocierii Synergetics Corporation – Panteia BV – Railistic GmbH – AV Transport Planning SRL.

Sursa: Club Feroviar