

Investițiile necesare în calea ferată. Sute de milioane de euro, anual

23 iunie 2020

Statul ar trebuie să investească în următorii zece ani, în fiecare an, sume variind între 200 și 300 de milioane de euro în starea căii ferate. Cifrele apar într-un studiu prezentat marți de către Autoritatea de Reformă Feroviară.

Concluzii generale 2 Planificarea investițiilor

Investiții x 1 milion €	Restanțe în activ. de întreținere					Investiții în operarea trenurilor				
	km	șine	poduri	alte	total	TN	stații	semnalizare	talte	total
grupa 1 - 9 linii interoperabile	487	96	139	18	253	16	34	61	25	147
grupa 1 - 13 linii neinteroperabile	845	131	220	23	374	52	58	111	32	263
grupa 2 - 16 linii neinteroperabile	659	128	218	51	397	40	26	57	27	149
grupa 3 - 11 linii neinteroperabile	370	70	99	9	179	37	13	46	15	128
Total	2,360	425	676	102	1,203	143	130	275	99	687
18 linii doar cu trafic de marfă	398	54	124	2	180					
Inelul feroviar București marfă sc 2	47	30	3		34	2	6	22	34	83
Constanta Capu Midia complex marfă sc 2	55	14	31	1	46	3	4	7	2	16

Studiul ia în calcul investiții necesare de derulat în următorii zece ani, potrivit expertului olandez Kees van Krieken (foto, sursa BNR Nieuwsradio) care a prezentat o parte a cercetării. Krieken a fost în trecut consilier al ministrului olandez pentru trafic și ape.

Expertul olandez afirmă că cifrele sunt schematice, utilizând "costuri standard", calculele detaliate urmând a fi făcute într-un studiu de fezabilitate. Reparația podurilor și a podețelor, cea mai mare grupă de costuri nu poate fi deocamdată estimată căci sunt necesare programe de inspecție.

Investiții x 1 milion de euro pe an pe grup de linii fără program pod și pod													
Grupare prioritate	total	yr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Grupa 1 – 9 linii interoperabile	261	6	43	43	43	43	43	43					
Grupa 1 – 13 linii neinteroperabile	417	6		69	69	69	69	69	69				
Grupa 1 – 16 linii interoperabile	329	6				55	55	55	55	55	55		
Grupa 3 – 11 linii neinteroperabile	207	5							41	41	41	41	41
Total	1,214												
18 linii doar cu trafic de marfă	56	6	9	9	9	9	9	9					
Inelul feroviar București marfă scenariul 2	112	6	19	19	19	19	19	19					
Complex Constanța -Capu Midia marfă scenariul 2	31	3		10	10	10							
			72	152	152	206	196	196	166	96	96	41	41
Reparații poduri	770	10		77	77	77	77	77	77	77	77	77	77

Pe totalul de zece ani luat în calcul pentru aducerea în standarde a trei categorii de linii din cinci (două categorii reprezentând liniile cu șanse minime de a fi salvate sau care trebuie trecute la administrațiile regionale, [vezi aici detalii](#)), suma totală ce trebuie alocată este de 1,2 miliarde euro.

Reparațiile de poduri ar costa și acestea 770 milioane euro. Ar fi vorba de 2.360 de kilometri din care restanți la lucrări de întreținere sunt jumătate, adică 1.230 kilometri. Alte trei proiecte separate, anume 18 linii ce au doar trafic de marfă, inelul feroviar al Capitalei și complexul de marfă Constanța – Capul Midia, mai adaugă în jurul a 500 de kilometri de podețe și linii. Krieken socotește o medie a investiției necesare de un milion euro pe kilometru.

Cheia succesului

Dincolo de investițiile în reparații, cum poate fi asigurat succesul reformării rețelei?. Krieken spune:

Majoritatea țărilor vest – europene au studiat modul de exploatare a liniilor secundare încă din 1970, iar multe au fost închise. Reactivarea liniilor închise sau revitalizarea liniilor cu un serviciu deficitar a avut loc începând cu 1990, odată cu descentralizarea autorităților competente. O bună perioadă de timp statele vestice s-au concentrat pe linii de mare viteză dar acum atenția se îndreaptă și spre traficul regional.

Problemele infrastructurii

Starea liniilor variază de la șină deplorabilă la rezonabilă, podurile și sistemele de drenaje au restanțe la mentenanță foarte mari, iar gările și haltele sunt într-o stare între primitiv și bună. Sistemele de semnalizare sunt vechi, mecanice cu cheie, centralizate electro-mecanice sau electric. Trecerile la nivel cu protecție sunt puține iar numărul restricțiilor de viteză e mare, din cauza stării liniei, podurilor, vizibilității reduse sau terasamentelor.

La nivelul parcului, pe liniile cu operatori privați sunt folosite unități second hand din Franța, Olanda sau Germania cu 6-10 perechi trenuri pe zi. Pe liniile CFR Călători

circulă unități diesel vechi și foarte vechi sau locomotive cu 1-2 vagoane. CFR Călători nu are suficient material rulant, iar numărul de trenuri e între 2 și 7 perechi pe zi. Viteza comercială medie e 30-40 km la oră.

Ce trebuie făcut pentru revitalizare

Revitalizarea nu este sigură. Aceasta depinde de servicii de transport cu trenuri frecvente, mers al trenurilor regulat, fapt care asigură eficiența pentru infrastructură și trenuri. Este o condiție a integrării cu transportul rutier. Infrastructura trebuie reparată la parametri proiectați sau chiar mai bine. Instalațiile de semnalizare trebuie înlocuite cu cele moderne simple pentru reducerea costurilor. Operatorii trebuie subvenționați pentru servicii integrate, tren – autobuz, de bună calitate.

Recomandări pentru eficientizare

- Operațiuni de transport feroviar mai eficiente
 - Mers de tren regulat, cu intervale fixe, eficient pentru optimizarea exploatării stațiilor și pentru optimizarea planificării materialului rulant și a echipajelor de tren.
 - Contractele OSP ar trebui să se încheie pentru un grup de linii/servicii pentru a minimiza trenurile de rezervă necesare.
 - Trebuie utilizate doar rame automotoare (diesel/electrice), trenuri noi în leasing (2x15 ani) sau achiziționate private
 - Unde este posibil, se vor utiliza trenuri hibride în loc de DMU
- Operațiuni de exploatare a infrastructurii feroviare mai eficiente
 - Instalarea pe cât posibil a semnalizării electronice cu telecomandă pentru a reduce costurile cu personalul și pentru a obține timpi de trecere mai scurți
 - Menținerea urmează să fie organizată pentru un grup de linii, pentru a reduce costurile adiționale și pentru a avea suficienți specialiști tehnici pentru lucrările de inspecție.
 - Echipamente de mentenanță mecanizată, care lucrează pentru un grup de linii, alocate către un centru intern de costuri.

Pentru traficul de călători, un serviciu îmbunătățit ia în calcul populația geografia, zona de captare, eliminarea restricțiilor de viteză, introducerea trenurilor noi, rapide, grafice de circulație cadentate, cel puțin un tren la două ore. Abordarea se regăsește pe liniile regionale din Germania, spune expertul olandez. În cazul industriei trebuie analizat potențialul creșterii volumului de marfă. Dealtfel în analiza făcută echipa ce a realizat studiul a luat în calcul și componenta industrială a rețelei de transport, importanța pentru regiuni.

Unde sunt liniile 2



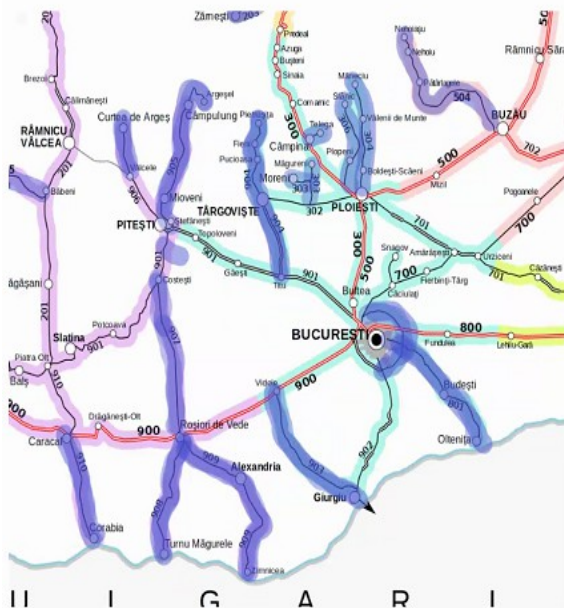
Liniile din jurul **Timișoara și Arad** au fost analizate ca rețea regională

O parte a liniilor este foarte potrivită pentru traficul de navetă către Timișoara și Arad; transportul feroviar este o opțiune mai bună decât transportul rutier (autobuz)

Pentru liniile de la sud de linia **Reșița - Voiteni** distanțele sunt mai scurte, iar transportul cu autobuzul este o opțiune mai bună.

Majoritatea liniilor secundare au trafic de marfă pentru cereale destinate exportului pe calea ferată; pe unele linii transportul este doar sezonier, pe altele altele mai regulat.

Unde sunt liniile 3



În **Craiova și Regionala București** cele mai importante categorii de linii sunt:

-Linii de legătură cu porturile Dunării, toate cu încărcare de cereale.

Majoritatea porturilor au pierdut traficul feroviar, este necesară revitalizarea.

Traficul de călători pe aceste linii variază între un volum mare de trafic și un serviciu minim absolut.

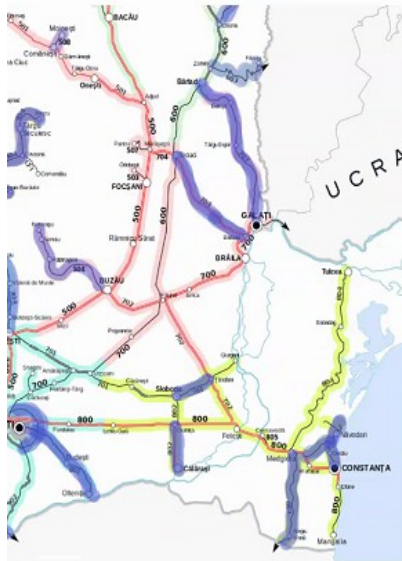
-Linii de navetă în jurul municipiilor Pitești, Târgoviște, Ploiești și București.

O parte din linii au un nivel minim de servicii, care necesită îmbunătățiri.

În Pitești și Târgoviște se observă trafic de marfă important.

Partea de est a inelului feroviar București este utilizată în prezent numai pentru traficul de marfă. Rămâne de analizat dacă poate fi utilizat pentru servicii de călători, precum în alte orașe mari europene, precum Berlin.

Unde sunt liniile 4



Pentru regionalele **Constanța și Galați**, liniile cele mai relevante sunt:

-Linia către Călărași, care este importantă pentru transportul de marfă și conectează orașul de mărime medie la rețeaua națională.

- Complexul de linii de la nord de Constanța
- de la **Doberanțu la Năvodari**
- de la **Palas la Năvodari**
- și de la **Năvodari la Capu Midia**

Exploatat în prezent pentru trafic de marfă.

De analizat este dacă este posibilă reactivarea traficului de călători pe distanța Năvodari - Constanța, linia este adecvată pentru transportul navetiștilor.

Linia dublă **Barboși-Tecuci** a fost electrificată recent. Este o linie potrivită pentru serviciile de navetă pentru călători. Pentru a beneficia de avantajele complete ale electrificării, este necesară îmbunătățirea liniei de cale ferată, ceea ce va spori viteza comercială a transporturilor de mărfuri.

Galați - Bârlad este o linie lungă, într-o zonă defavorizată, doar cu trafic de pasageri. La ambele capete linia este folosită pentru navetă.

Unde sunt liniile 5



În **nord-estul României**, liniile cele mai relevante sunt:

Lețcani - Dorohoi + Dorohoi-Leorda și Botoșani-Leorda-Verești.

Botoșani este un oraș mare, cu mai multe industrii care folosesc calea ferată.

În prezent, orașul nu este foarte bine conectat la rețeaua feroviară.

Partea sudică Lețcani-Dorohoi este folosită pentru naveta spre Iași.

Dorohoi - Botoșani este adecvată pentru navetă.

Toate liniile la est de linia 500 au instalații de încărcare a cerealelor, cele mai importante pe distanța Dorohoi – Lețcani.

Linia de la **Putna la Dornești** a fost reactivată în 2018.

Împreună cu **Gura Humorului - Dornești** ar putea oferi un serviciu bun de navetă pentru Suceava.

Liniile către **Huși și Fâlcu** au pierdut trafic în urmă cu câțiva ani. A fost analizată reactivarea acestora

Unde sunt liniile 6



În nord-vestul României cele mai relevante linii sunt:

Jibou - Zalău - Carei

- Linia este folosită pentru tranzitarea trenurilor de marfă către Ungaria și este ea însăși o destinație și o origine a transporturilor semnificative de marfă.

Săcuieni Bihor - Sărmașag

-Linia are un trafic limitat de călători.

-Trenurile de transport mărfuri ajung prin Jibou - Sărmașag

Oradea - Holod - Vașcău și Holod-Ciumehgiu

Oradea - Holod a fost închisă în urmă cu mult timp, din cauza alunecărilor de teren, este luată în considerare reactivarea.

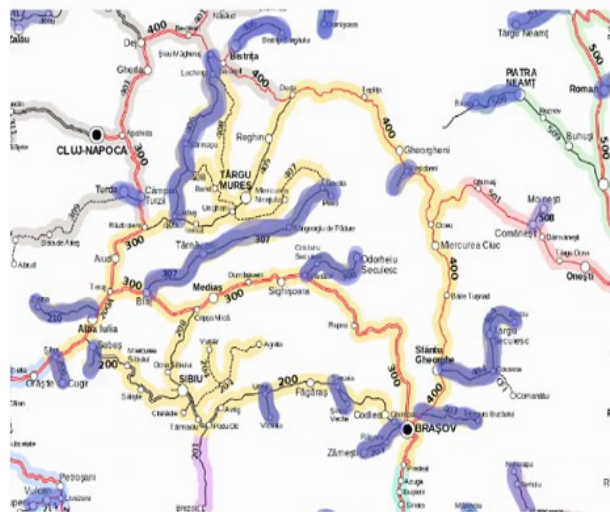
În condițiile actuale, liniile nu sunt foarte atractive sau utile pentru transportul de călători.

2 linii de trecere a frontierei:

Carei - Ungaria, care este folosită în prezent numai de trenurile de pasageri MAV

Valea - Vișelul - Ucraina, care este de facto închisă pentru trafic.

Unde sunt liniile 7



În regiunea centrală, liniile cele mai importante sunt:

-Linii de circulație în jurul Brașovului: cea mai de succes este linia **Brașov-Zărnești**.

-2 linii foarte lungi, ce deservesc o populație mică și perzintă o stare precară:

Blaj - Prad și Luduș - Magheruș Șieu (-Bistrița)

-Câteva linii mai scurte, ce deservesc o populație mică, dar posibilite pentru traficul de navetă către Alba Julia și Bistrița.

-Există câteva linii scurte utile pentru unități industriale, care nu au fost niciodată utilizate pentru transportul de călători.

Sursa: Club Feroviar