

Ungurii electrifică linia ferată până la graniță. “TGV-ul” Cluj – Episcopia mai așteaptă

9 noiembrie 2020



Cu toate că Ungaria propune doar viteze de până la 100 km/h pentru linia ferată ce duce în apropierea graniței, va electrifica tronsonul de 54 km mai repede cu patru ani decât traseul Cluj – Episcopia Bihor, cu promisiuni de la guvern de 160 km/h.

Autoritățile maghiare au lansat o investiție în infrastructură care vine în completarea proiectului românesc privind electrificarea Cluj-Napoca - Episcopia Bihor, conform platformei [Club Feroviar](#). Un tronson de 54 km, în apropierea graniței cu România, va fi modernizat și electrificat. În Ungaria, electrificarea va fi gata în 2022, iar în România abia în 2026.

Valoarea investiției, finanțată din bani europeni, pentru refacerea porțiunii de cale ferată între Puspokladany și Biharkeresztes, este de 128 de milioane de euro. Tronsonul feroviar din care face parte această secțiune se află în continuarea magistralei București – Cluj-Napoca – Oradea - Episcopia Bihor.

Lansarea proiectului maghiar a avut loc la Gara Berettyoujfalu, conform [Hirado.hu](#). Sandor Bodo, secretar de stat în cadrul Ministerului Maghiar al Inovației și Tehnologiei responsabil pentru politici de ocupare a forței de muncă, a declarat că lucrările au început deja și vor dura doi ani.

Vecinii se mulțumesc cu 100 km/h

Istvan Vitanyi, deputat al Regiunii Bihar, care a susținut electrificarea acestei linii de cale ferată din 1998, a subliniat că, din 2023, locomotivele electrice vor tracta garniturile de tren cu o viteză de 100 km/oră. Locuitorii din Bihar, zonă defavorizată, se pot simți de acum înainte egali cu cei care trăiesc în zone mai prospere ale Ungariei, a explicat Vitanyi.

Tamas Nyiszter, director general adjunct pentru investiții al Căilor Ferate Maghiare (MAV), a declarat că 41% din rețeaua feroviară de 7.500 km a Ungariei este electrificată, iar guvernul este hotărât să ajungă cât mai curând la 50%. Odată cu finalizarea proiectului de electrificare va fi posibilă o reducere cu 5-10 minute a timpului de călătorie. În România procentul de electrificare a rețelei de cale ferată este similar cu cel din Ungaria.

Zoltan Nyul, director general adjunct de investiții al Oficiului Național de Dezvoltare a Infrastructurii din Ungaria, a declarat că, prin această investiție, se realizează elemente feroviare de secol XXI. Liniile urmează să fie schimbate, iar terasamentul căii ferate va fi consolidat. Clădirile gărilor Barand, Sap, Berettyoujfalu și Biharkeresztes vor fi renovate.

În prezent, trenurile care vin dinspre Budapesta se opresc în Puspokladany pentru a schimba locomotiva electrică cu una diesel. În termen de doi ani, lucrările vor fi gata, fiind electrificat și traseul până la Biharkeresztes, la câțiva kilometri de granița cu România. Și la Cluj-Napoca este necesară schimbarea locomotivei electrice cu una diesel pentru continuarea călătoriei spre Oradea - Episcopia Bihor.

Lucrările de modernizare a tronsonului de cale ferată dintre Puspokladany și Biharkeresztes, în continuarea Magistralei CFR 300, care leagă București Nord de Oradea, până la Budapesta, vor fi finalizate până la 31 decembrie 2022.

S-a schimbat modificarea

De cealaltă parte a graniței, lucrările de modernizare și electrificare a tronsonului Cluj-Napoca – Oradea - Episcopia Bihor ar putea fi gata în 2026, cu mai bine de trei ani de zile după finalizarea investiției de către partea maghiară.

Proiectul românesc este însă mai complex și presupune realizarea unei infrastructuri feroviare pe care trenurile de călători să circule cu viteze de până la 160 km/oră, față de doar 100 km/oră cel maghiar.

Proiectul de modernizare și electrificare a liniei Cluj Napoca – Oradea - Episcopia Bihor presupune reabilitarea liniei pe 66 km, electrificarea pe 160 km și cale ferată dublă pe 88 km. Este vorba despre realizarea celei de-a doua conexiuni feroviare electrificate cu granița de vest, spre Ungaria, după cea de la Curtici.

În februarie, ministrul Lucian Bode a semnat un acord cu primarii din Cluj-Napoca, Oradea și Arad privind susținerea proiectului de 7,3 miliarde de lei. Cu acel prilej, termenul de finalizare a investiției a fost anunțat pentru 2024.

În august a revenit și a mai adăugat doi ani. „În ceea ce privește modernizarea Cluj-Napoca – Episcopia Bihor, 1,5 miliarde de euro este valoarea acestui obiectiv. Credem că vom finaliza documentația până la sfârșitul anului, iar anul viitor vom semna contractul de execuție și vom finaliza acest obiectiv până în 2026”, spunea ministrul.

Ultima variantă: pe banii americanilor

Bode a propus ca linia feroviară de mare viteză Coșlariu - Episcopia Bihor să se realizeze cu fonduri americane. România vrea ca dezvoltarea proiectului Rail-2-See, de la Marea Neagră la Marea Baltică, să fie realizată cu ajutorul SUA pe tronsoanele Coșlariu - Cluj-Napoca - Episcopia Bihor.

„Avem deja o parte din coridoare ferate finalizate pe ruta propusă de noi, din fonduri europene. Ne dorim să realizăm legăturile feroviară între Coșlariu și Cluj-Napoca (105 km), respectiv Cluj-Napoca – Episcopia Bihor (166 km), traseul cel mai scurt posibil spre granița cu Ungaria. Noi avem finanțare europeană 85%, cofinanțare 15% din partea României, aici ar interveni componenta de parteneriat public-privat.

Adică noi să venim către parteneri, companii americane, fonduri de investiții din SUA și să spunem: acesta este proiectul nostru, atât contribuim noi, din fonduri UE și atrase, atât este cofinanțarea. Pentru ruta de la Coșlariu la Cluj am cerut finanțare europeană dintr-o axă din care România a tras deja 800 de milioane de euro, dar din păcate a pierdut și 330 de milioane că nu a reușit să finalizeze la timp cele trei contracte pe ruta Brașov – Sighișoara”, a menționat Bode.

Compania Națională de Căi Ferate a propus în 2017 reactualizarea studiului de fezabilitate în vederea electrificării și dublării liniei Cluj - Episcopia Bihor pentru ca trenurile să atingă viteze de până la 160 km/h. CFR SA are ca obiectiv strategic realizarea celei de-a doua rute electrificate în relația cu Ungaria. Investiția va contribui la preluarea parțială a traficului dinspre și spre Vestul Europei. Pe ruta București – Oradea erau prevăzute pentru achiziție 12 locomotive electrice și șapte rame electrice.

Sursa: <https://zci.ro/economie/>