



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 Transporturi 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 liniilor 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	scenari	cu regionalele	
16	Craiova	Rosiori - Turnu Magurele Port	51	11	1	sc 2 interes	
31	Timisoara	Oravita - Anina	33		1	turizic	
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 re-aliniere	
83	Iasi	Zorleni - Falcu Nord	62	6	1	Moldova	
			<b>9</b>	<b>442</b>			

### 2. Linii propuse pentru scoaterea din funcțiune.

Grupul 5.2							
No.	Regionala	Secția	km	No.	Regionala	Secția	km
3	Bucuresti	Ditesti - Gura Palarjii	8	51	Cluj	Abrami - Popesti	9
4	Bucuresti	L. Caragiale - Ditesti - Moreni	19	54	Cluj	Oradea Vest - Cheresig	17
7	Bucuresti	Caculati - Snagov Pajje	15	56	Cluj	Bors - Viseu de Jos	23
10	Bucuresti	Campina - Campina - Telega	8	57	Cluj	Iva Mica - Rodna Veche	21
11	Craiova	Carbunesti - Albeni	9	59	Cluj	Baia Mare - Baia Mare Nord	9
17	Craiova	Golenti - Poiana Mare	7	61	Brasov	Selambar - Cisanade	7
28	Timisoara	Caramiebes - Boutari	37	72	Brasov	Sebes Alba - Petesti de Padure	10
29	Timisoara	Hateg - Subcetate	5	76	Iasi	Domisoara - Florini	22
32	Timisoara	Oravita - Iam	27	85	Galati	Manastri - Pancu	16
34	Timisoara	Jebel - Lieblich	10	94	Constanta	P1 Capu Mida - Storman	1
39	Timisoara	Nadab - Graniceri	20	110	Cluj	Valea Visului - Ionder	1
44	Timisoara	Zimolia - Lovin	27	Total		11	130
Total			11	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**