

Ce investiții feroviare sunt prevăzute în planul de relansare economică al Guvernului Orban

1 iulie 2020

Premierul Ludovic Orban va prezenta miercuri planul de relansare economică, în care sunt prevăzute și mai multe investiții în domeniul feroviar. Astfel, se promit investiții în 3.000 km de cale ferată, introducerea de trenuri metropolitane, centura feroviară a Bucureștiului și extinderea magistrelor de metrou. Unele investiții vitale lipsesc însă cu desăvârșire din document, chiar dacă ele sunt în derulare.



Planul care va fi prezentat azi de prim ministrul Ludovic Orban, obținut de [PSNews](#), prevede investiții în aproximativ 3.000 km de cale ferată, în perioada 2020-2030, cu un cost estimat de aproximativ 18 miliarde de euro.

O primă măsură se referă la "finalizarea reabilitării liniei ferate pe traseul Frontieră-Curtici-Simeria, parte componentă a Coridorului IV pan-european, pentru circulația trenurilor cu o viteză maximă de 160 km/h". Acest tronson este deja în lucru de mai mulți ani de zile (unele contracte au fost

semnate pe vremea când prim ministru era Emil Boc), cu finanțare europeană nerambursabilă.

Apoi, în document se face referire la proiecte noi de modernizare a căii ferate în scopul asigurării obiectivelor de conectivitate: Ploiești-Suceava-Dărmănești, București-Craiova-Timișoara-Arad, Suceava-Cluj Napoca, Buzău-Fetești, Port Constanța-Palas, Predeal-Brașov, Centura feroviară a Municipiului București, Cluj Napoca-Episcopia Bihor.

Centura feroviară a Capitalei a fost promisă de Orban încă din 2008

În ceea ce privește Centura feroviară a Capitalei, modernizarea ei pentru introducerea de trenuri de călători a fost promisă de Ludovic Orban încă din 2008, când era ministru al Transporturilor.

Apoi, o promisiune similară a fost făcută de un alt ministru al Transporturilor, Sorin Bușe, în 2016. Proiectul nu implică investiții prea mari, fiind necesară, în **principal, construcția unor peroane și amplasarea unor pasarele la noile puncte de oprire de pe infrastructura existentă.**

Modernizarea Cluj Napoca-Episcopia Bihor, cuprinsă în planul de relansare economică

Pentru modernizarea și electrificarea tronsonului Cluj-Napoca – Episcopia Bihor, proiectul a fost lansat în luna februarie a acestui an. Ministrul Transporturilor, Lucian Bode, a anunțat atunci că în acest an va începe modernizarea liniei Cluj-Oradea-Episcopia Bihor, ca o alternativă necesară pentru degrevarea traficului feroviar prin Curtici, punct de frontieră care tinde să se sufoce.

Proiectul de modernizare și electrificare a liniei de cale ferată Cluj-Oradea-Episcopia Bihor presupune reabilitarea liniei pe o distanță de 166 km, electrificarea pe 160 km și cale ferată dublă pe 88 km. Este, practic, vorba despre realizarea celei de-a doua conexiuni feroviare electrificate cu granița de vest, spre Ungaria.

Modernizarea căii ferate în nord-est și în sud

Pentru Ploiești-Suceava-Dărmănești, studiile de fezabilitate au fost atribuite în urma unor licitații. **Club Feroviar a semnalat recent** faptul că începerea propriu-zisă a studiilor este frânată de unii oficiali ai Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA.

În ceea ce privește București-Craiova-Timișoara-Arad, Magistrala 900, doar o parte din ea (Craiova-Timișoara-Arad) se află pe un coridor european și, deci, se poate obține finanțare de la Bruxelles. Tronsonul București-Craiova, pe care sunt foarte multe restricții de viteză, va trebui reabilitat, cel mai probabil, din fonduri europene.

Craiova-Golenți și București-Giurgiu lipsesc din planul de relansare economică

Ciudat este faptul că în planul de relansare economică al Guvernului Orban nu se menționează nimic despre linia de cale ferată Craiova-Golenți, care face legătura cu Podul Noua Europă, spre Bulgaria. Podul a fost inaugurat de partea bulgară în 2013, însă pe teritoriul României infrastructura este în ultimul hal de degradare. Între Golenți și Segarcea este limitare de viteză la 30 km/oră, iar între Segarcea și Craiova de 70 km/oră. În prezent, se desfășoară revizuirea studiului de fezabilitate, dar nu este clar când vor începe lucrările propriu-zise, promise de ani buni.

O altă linie ferată care lipsește din documentul guvernamental este București-Giurgiu, prima de pe teritoriul Principatelor Române. Pe aici nu se mai circulă din 2005, când s-a prăbușit podul de la Grădiștea, peste râul Argeș. Recent, la licitația organizată de CFR SA s-a prezentat o singură ofertă, cea a austriecilor de la Porr Construct. Oferta este în analiză, termenul fiind luna octombrie a acestui an.

Cât privește tronsonul de cale ferată Predeal-Brașov, și aici discuțiile durează de mai bine de zece ani de zile. Asta în condițiile în care de la București la Predeal linia este reabilitată, iar de la Brașov spre Sighișoara lucrările au început.

Investiții la Țândărei și pe Suceava – Cluj-Napoca

Proiecte relativ noi sunt cele care vizează reabilitarea tronsoanelor de cale ferată Suceava – Cluj-Napoca și Buzău-Fetești (cu trecere prin Țândărei). În fine, linia Port Constanța-Palas este vitală să fie reabilitată, pentru traficul de mărfuri.

În documentul guvernamental este menționată și realizarea trenului metropolitan Nădășelu-Baciu-Cluj Napoca-Apahida-Jucu-Bontida. Acesta este un proiect al primarului din Cluj-Napoca, Emil Boc, alături de metrou. Recent, studiul de fezabilitate a fost deblocat de instanțele de judecată și proiectul poate intra în linie dreaptă.

Magistrala 5 de metrou a fost sabotată inclusiv de ministrul PNL Relu Fenechiu

Planul de relansare economică al Guvernului Orban are și un subcapitol destinat metroului, în care se precizează că se va proceda la "dezvoltarea noilor magistrale și extinderea magistrelor existente".

Concret, se precizează că este vorba de "Finalizare lucrări M5, lansare M6 – tronsonul Gara de Nord – 1 Mai – Aeroport Otopeni, M4 – tronsonul Gara de Nord – Gara Progresu, extensie M2 Pipera – Petricani și Berceni – Linia de Centură Sud".

Finalizarea Magistralei 5 este programată pentru acest an, după repetate amânări. Proiectul a început în 2011 și a fost sabotat la propriu de [Victor Ponta, Marian Vanghelie, Relu Fenechiu \(PNL\) și Ovidiu Silaghi](#).

Pentru metroul de Otopeni există finanțare de zece ani, dar nu s-a făcut nimic

În ceea ce privește Magistrala 6, 1 Mai-Aeroport Henri Coandă, lucrările au fost întârziate nepermis de mult.

Asta în condițiile în care o parte de finanțare a fost obținută încă din 2010 de președintele României de la acea vreme, Traian Băsescu, de la JICA (Japan International Cooperation Agency). Anul trecut s-a reușit obținerea și unei finanțări europene nerambursabile, însă doar pentru tronsonul 1 Mai-Tokyo (stația de la Băneasa Shopping City, mall-ul fugarului Puiu Popoviciu).

Proiect finanțat de un primar PSD, prezentat în planul de relansare economică al Guvernului PNL

Cât despre Magistrala 4, tronsonul Gara de Nord-Gara Progresu și extensia Magistralei 2 de la Pipera la Petricani, sunt proiecte vehiculate de mai bine de zece ani. În planul de redresare al Guvernului este cuprinsă și extinderea Magistralei 2 de

la Berceni (fosta stație Depoul IMGB) la Linia de Centură. Proiectul este în derulare, dar nu de către Guvern, prin Metrorex, ci de către Primăria Sectorului 4, condusă de Daniel Băluță (PSD).

Un alt proiect derulat de o autoritate locală menționat în document este Metroul Cluj-Napoca, Magistrala Gilău–Florești-Cluj Napoca.

Doar transportul auto a fost afectat de criză, potrivit Guvernului

În rest, planul Guvernului conține, printre altele, programe pentru stimularea investițiilor, subvenționarea unei părți din salariul angajaților care revin la muncă și înființarea unui fond de investiții național. Acesta conține și o parte consistentă de granturi, adică fonduri nerambursabile, pe care Guvernul le va acorda grație finanțărilor de la Comisia Europeană.

Vor fi alocate pentru redresarea economică: granturi pentru firmele din domeniul horeca (turism, alimentație publică), granturi pentru IMM-uri, granturi pentru investiții până la 200.000 de euro pentru diverse domenii de activitate puternic afectate de criză (turism, horeca, transport auto, industria de evenimente), granturi pentru investiții cu impact semnificativ (între 2 și 6 milioane), granturi pentru crearea de noi locuri de muncă în care să fie încadrați studenți, granturi pentru antreprenariat rural (producție, procesare, distribuție, ambalare în zona agricolă), granturi pentru integrarea tinerilor cu vârste între 16-29 de ani.

De remarcat faptul că este menționat doar transportul auto ca fiind afectat de criză, nu și cel feroviar.

Sursa: Club Feroviar