

10 miliarde euro - costurile necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare

22 Mai 2023



Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025:
"Lungimea desfășurată a liniilor curente și directe scadente la reînnoire este de 9.808 km"

Costurile necesare pentru reînnoirea infrastructurii feroviare se ridică la 10 miliarde euro, potrivit Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, care arată că lungimea desfășurată a liniilor curente și directe scadente la reînnoire este de 9.808 km.

Documentul subliniază, prinre altele: "Acumularea masivă a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare a avut o contribuție determinantă la degradarea

progresivă a performanțelor serviciilor de transport feroviar, cu consecințe privind declinul sever al transportului feroviar și pierderea masivă a clientelei. Ca urmare, implementarea unui program de recuperare a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare constituie o necesitate imperioasă din perspectiva stopării declinului transportului feroviar. Având în vedere că declinul transportului feroviar a generat dezechilibrarea sistemului național de transport, cu consecințe pe de o parte privind creșterea masivă la nivelul economiei naționale a costurilor privind transporturile, iar pe de altă parte privind suprasolicitarea rețelei de transport rutier, rezultă că este oportun ca programul de recuperare a restanțelor privind reînnoirea infrastructurii feroviare să fie implementat cu celeritate în scopul eliminării acestor consecințe negative. Volumul foarte mare al scadențelor la reînnoire acumulat în acest moment pentru toate elementele infrastructurii feroviare reclamă în mod evident resurse financiare foarte importante pentru realizarea lucrărilor necesare de reînnoire. (...)

Lungimea desfășurată a liniilor curente și directe scadente la reînnoire este de 9 808 km. Având în vedere tehnologia de realizare a lucrărilor de reînnoire a liniilor curente și directe, se deduce că nivelul costului unitar standard per kilometru de linie curentă desfășurată este de 584.885 euro. Acest cost unitar standard este aplicabil și în cazul liniilor directe, deoarece sunt necesare aceleași lucrări.

Ca urmare, costurile necesare pentru reînnoirea liniilor curente și directe scadente la reînnoire la finele anului 2016 este de (...) 5.795.040.580 euro.

Pentru celelalte elemente de infrastructură scadente la reînnoire nu au fost determinate costuri standard. Având însă în vedere că lucrările de reînnoire a elementelor de structură (terasamente, tuneluri, poduri și podețe) sunt foarte scumpe, se poate estima în mod rezonabil că totalul costurilor necesare pentru recuperarea integrală a restanțelor actuale privind reînnoirea infrastructurii feroviare este de circa 10 miliarde euro.

Trebuie menționat că proiecția financiară prezentată în Master Planul General de Transport pentru perioada 2014-2030 a luat în considerație o medie anuală de 500 milioane euro pentru alocările bugetare destinate reînnoirii infrastructurii feroviare".

Despre lucrările curente și proiectele de investiții pe care le derulează compania de stat, ne-au vorbit reprezentanții CFR SA, în cadrul unui interviu.

Reporter: Când vom avea o infrastructură feroviară care să se ridice la nivelul celei din vestul Europei și să permită trenuri de mare viteză?

CFR SA: Trebuie avut în vedere că aducerea infrastructurii feroviare la nivel european este condiționată de dezvoltarea întregii economii românești, deoarece exploatarea liniilor devine avantajoasă atunci când se transportă cantități importante de marfă. Dezvoltarea infrastructurii feroviare este dependentă de alocarea bugetară și de politica națională de investiții.

Reporter: Câți bani aveți alocați în acest an din fonduri europene pentru proiecte de investiții?

CFR SA: Conform Legii Bugetului de Stat pe anul 2023 nr. 368/2022, pentru CNCF "CFR" S.A. a fost aprobat un buget de 1,55 miliarde lei, pentru proiectele incluse în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare și 1,47 miliarde lei pentru proiectele finanțate prin Planul Național de Redresare și Reziliență.

Sursele de finanțare a proiectelor aflate în diferite etape de pregătire și implementare sunt alocate prin programe operaționale ale Comisiei Europene, respectiv POIM, CEF, PT și PNRR.

Conform Planului Național de Redresare și Reziliență aprobat de Comisia Europeană, CFR este beneficiar în cadrul Componentei 4 - Transport sustenabil, unde sunt incluse proiecte de modernizare linii (Caransebeș-Timișoara-Arad, Cluj Napoca-Episcopia Bihor), proiecte de reînnoiri (București-Pitești, Reșița-Voiteni), lucrări tip "quick wins", electrificări (Constanța-Mangalia, Rădulești-Giurgiu), centralizări electronice și electrodinamice.

Reporter: Care sunt cele mai urgente lucrări de reabilitare a infrastructurii feroviare?

CFR SA: Comisia Europeană încurajează lucrările de reabilitare a rețelei TEN-T centrale și globale, a coridorului Rin-Dunăre, ramura nordică, Curtici-Brașov-București-Constanța, respectiv cea sudică Arad-Timișoara-Caransebeș-Craiova-Calafat/Craiova-București-Giurgiu, motiv pentru care eforturile noastre sunt îndreptate spre finalizarea proiectelor aflate în implementare. De asemenea, în baza Strategiei de Dezvoltare a Infrastructurii Feroviare 2021-2025, aprobată prin HG nr. 985/2020, a Master Planului General de Transport, aprobat prin HG 666/2016 cu modificările și completările din Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport pentru perioada 2021-2030, aprobat prin HG nr. 1312/2021, sunt prioritare implementarea măsurilor cuprinse în Planul Național de Redresare și Reziliență - PNRR, capitolul Pilonul I Tranziție Verde Componenta 4 Transport Sustenabil.

Reporter: Ce linii noi de cale ferată aveți în lucru/în vedere?

CFR SA: În prezent sunt în derulare lucrări pentru redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra și Comana, lucrări care constau în reabilitarea a 12 km de linie de cale ferată, construcția a două viaducte și zece podețe noi, o stație, un punct de oprire, patru poduri noi.

De asemenea, în cadrul proiectelor de reabilitare a liniilor de cale ferată sunt prevăzute lucrări de construire a unor segmente noi de linii feroviare, cu scopul de atingere a vitezei de circulație până la maximum 160 km/h pentru trenurile de călători și reducerii timpilor de parcurs. Un exemplu în acest sens este secțiunea Apața - Cața, a cărei lungime actuală a liniei de cale ferată este de 43,95 km, iar în urma lucrărilor de reabilitare se va realiza un traseu nou, mai scurt, în lungime de 28,2 km, care va contribui și la reducerea timpilor de parcurs.

Reporter: Ce proiecte aveți pentru facilitarea transportului feroviar dinspre Ucraina, având în vedere diferențele de ecartament ale celor două rețele de cale ferată?

CFR SA: Odată cu izbucnirea conflictului din Ucraina, CFR SA a depus eforturi susținute pentru a face față creșterii capacității transportului feroviar, înregistrat anul trecut atât prin punctele de frontieră de la granița cu Ucraina (Halmeu, Câmpulung la Tisa, Valea Vișeuului, Vicșani), dar și cele de la granița cu Republica Moldova (Cristești Jijia, Socola, Fălcu și Galați Largă), prin lucrările executate în regie proprie, lucrări care au avut drept scop atât reluarea traficului feroviar pe linii CF (ecartament larg/ecartament normal) închise cu ani în urmă, dar și îmbunătățirea condițiilor de tranzitare și de manevră pe liniile din stațiile de frontieră sau din stațiile adiacente (Dornești, Dărmănești, Milisăuți și Văratec).

Lucrările de reparații, pe linii cu ecartament larg și normal, derulate și finalizate în anul 2022, în stațiile de frontieră cu UZ/CFM, au fost:

- STAȚIA DE FRONTIERĂ HALMEU - granița cu UZ

-redeschise 6 linii CF (4 linii cu ecartament larg și 2 linii cu ecartament normal);

-consolidare 16 linii CF (ecartament normal/ecartament larg);

-consolidare 47 de aparate de cale.

- STAȚIA DE FRONTIERĂ VALEA VIȘEULUI - granița cu UZ

-redeschisă Valea Vișeuului (CFR) - Berlibas (UZ), linie cu ecartament larg

- STAȚIA DE FRONTIERĂ CÂMPULUNG LA TISA

-redeschisă CÂMPULUNG LA TISA (CFR) - TERESVA (UZ), linie cu ecartament larg

- STAȚIA DE FRONTIERĂ VICȘANI - granița cu UZ

-redeschise 13 linii CF (6 linii cu ecartament normal, 7 linii cu ecartament larg).

- STAȚIA DE FRONTIERĂ FĂLCIU - granița cu CFM

-redeschisă linia CF Zorleni - Fălciu - Fălciu Frontieră.

- STAȚIA DE FRONTIERĂ CRISTEȘTI JIJIA - granița cu CFM

-redeschise 5 linii CF (3 linii cu ecartament larg și 2 linii cu ecartament normal).

- STAȚIA DE FRONTIERĂ SOCOLA - granița cu CFM

-redeschise 2 linii CF (ecartament larg și ecartament normal).

- STAȚIA DE FRONTIERĂ GALAȚI LARGĂ - granița cu CFM

-redeschise 2 linii CF, respectiv linia CF Galați Largă Ana - Galați Bazin - Galați Mărfuri - Port Docuri (ecartament larg) și linia CF Siloz Port Docuri - Galați Mărfuri - Galați Călători (ecartament normal).

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a înregistrat în anul 2022 o creștere a traficului de marfă în stațiile feroviare de frontieră cu Ucraina (UZ) și cu Republica Moldova (CFM), astfel:

- 65% prin stația Halmeu, punct feroviar de frontieră cu Ucraina;

- 28% - stația de frontieră Vicșani (Dornești) - UZ;

- 26,38 % - Giurgiulești/Galați Largă - CFM;

- 23% - Cristești Jijia - CFM.

În ceea ce privește reluarea traficului feroviar de călători la granița cu Ucraina, CFR SA a reparat, în anul 2022, 40,4 km de cale ferată normală și largă, pe întreaga distanță Rahov/Berlibas (UZ) - VALEA VIȘEULUI (CFR) - Sighetu Marmăției - CÂMPULUNG LA TISA (CFR) - Teresva (UZ), cu personalul propriu din cadrul SRCF CLUJ, și a redeschis cele două stații de frontieră CÂMPULUNG LA TISA și VALEA VIȘEULUI, iar până în prezent Calea Ferată Ucraineană a pus în circulație 2 perechi de trenuri (4 curse/zi) DOAR pe relația Rahov/Berlibas (UZ) - Valea Vișeului (CFR).

Reamintim faptul că ultimele trenuri de călători între Ucraina și România au circulat prin stațiile de frontieră Câmpulung la Tisa (CFR) și Valea Vișeului (CFR) în urmă cu 15 ani, respectiv 16 ani, iar din ianuarie 2023, Căile Ferate Ucrainene au reluat circulația trenurilor de călători doar pe relația Rahov (Berlibas) - Valea Vișeului, cu 4 curse/zi.

Tot în anul 2022, CFR SA a mai redeschis și stațiile de frontieră FĂLCIU (pentru traficul de călători) și GALAȚI LARGĂ (pentru traficul de marfă) la granița cu Căile Ferate din Republica Moldova (CFM), singura stație feroviară de frontieră solicitată după 22 de ani, de CFM, fiind linia cu ecartament larg Galați Largă - Post Docuri, pentru traficul trenurilor de marfă.

În ceea ce privește lucrările de reparații la infrastructura feroviară din Portul Constanța, menționăm faptul că, în cursul anului trecut, în conformitate cu Memorandumul Guvernului României din luna aprilie 2022, pentru stabilirea unor măsuri de eficientizare a activității de transport feroviar de marfă din zona Portului Constanța (Măsura 4.1 și Măsura 4.2), au fost stabilite lucrări de reparații pentru redeschiderea circulației feroviare pe 99 linii CF (43,193 km) și 126 aparate de cale. Având în vedere amplexarea lucrărilor, acestea au fost împărțite pe două priorități, astfel:

-În Prioritatea 1 (Măsura 4.1) lucrările s-au executat pe 2 loturi, cu un total de 35 de linii (13,398 km) și 75 de aparate de cale.

În cadrul Lotului 1 (stațiile Constanța Port Zona A și Constanța Port Zona B), constructor WIEBE ROMÂNIA, s-au realizat lucrări la 19 linii (6,589 km) și 32 de aparate de cale, iar acestea s-au derulat în perioada 15.06 - 20.10.2022.

În cadrul Lotului 2 (stațiile Constanța Port Zona B și Constanța Port Mol V), constructor ARCADEA COMPANY, s-au realizat lucrări la 16 linii (6,809 km) și 43 aparate de cale, iar acestea s-au derulat în perioada 15.06 - 11.11.2022.

-În Prioritatea 2 (Măsura 4.2) lucrările au fost împărțite în 3 loturi, cu un total 64 de linii (29,795 km), 7 treceri la nivel și 51 aparate de cale.

Lotul 2 cuprinde 24 linii (11,275 km) și 18 aparate de cale (stația Constanța Port Zona B). S-a semnat contract cu Asocieria Wiebe România - Swietelsky, iar perioada de derulare a contractului este 12.10.2022 - 11.04.2023 (stadiul de execuție 48%).

Lotul 3 cuprinde 13 linii (8,085 km) și 17 aparate de cale (Constanța Port Zona B și Constanța Port Mol V). S-a semnat contract cu Asocieria Wiebe România - Swietelsky, iar perioada de derulare a contractului este 17.10.2022 - 15.04.2023 (stadiul de execuție 62%).

În cadrul Lotului 1 sunt prevăzute lucrări pe 27 linii (10,435 km), 16 aparate de cale și 7 treceri la nivel (stația Constanța Port Zona A). În data de 09.12.2022 s-a semnat contractul cu Asocieria Wiebe România - Swietelsky, iar durata de execuție va fi de 180 de zile, de la emiterea ordinului de începere.

Reporter: Mulțumesc!

(Interviu preluat din revista BURSA Construcțiilor)

• **La momentul actual sunt în derulare următoarele proiecte:**

A. LUCRĂRI ÎN DERULARE/PREGĂTIRE

Proiecte aflate în diferite etape de implementare/derulare:

- *Reabilitare linie de cale ferată Coșlariu -Simeria- faza a II-a: Au fost finalizate lucrările civile, de artă, de infrastructură și suprastructură. Sunt în derulare și testare lucrările aferente lotului de instalații și semnalizare ERTMS/ETCS nivel 2+GSM-R;*
- *Reabilitare linie de cale ferată Coșlariu - Sighișoara - faza II: Au fost finalizate lucrările civile, de artă, de infrastructură și suprastructură. Sunt în derulare și testare lucrările aferente lotului de instalații și semnalizare ERTMS/ETCS nivel 2+GSM-R;*
- *Reabilitare linie de cale ferată Km 614- Simeria;*
- *Reabilitare linie de cale ferată Brașov - Sighișoara, secțiunile 1.Brașov-Apața și 3.Cața-Sighișoara și subsecțiunea 2: Apața-Cața;*
- *Reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Craiova - un pod, un podeț;*
- *Reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată SRCF Timișoara - un pod;*
- *Modernizarea liniei CF Buc Nord - Jilava - Giurgiu Nord Frontiera, Lot 1, Redeschiderea circulației feroviare pe pod, peste râul Argeș între Vidra și Comana;*
- *Modernizarea liniei de cale ferată Caransebeș-Timișoara-Arad;*
- *Electrificare și reabilitare linie de cale ferată Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor;*
- *Lucrări de reabilitare în stațiile Fetești și Ciulnița;*
- *Lucrări tip Quick Wins pe SRCF Timișoara, Brașov, Cluj, București, Craiova, Galați și Iași.*

Lucrări în achiziție/pregătire achiziție:

- *Modernizare/consolidare/reabilitare stație CF Gara de Nord București, etapa I;*
- *Reabilitare linie de cale ferată Craiova-Caransebeș;*
- *Modernizare secțiune feroviară din Portul Constanța etapa I;*
- *Modernizare stații CF din SRCF București, Constanța, Iași.*

Lucrări în curs de identificare sursă de finanțare:

- *Electrificare linie de cale ferată Dărmănești - Vicșani;*
- *Reabilitare linie de cale ferată Craiova - Calafat Lot 2 Segarcea - Calafat;*
- *Modernizarea liniei CF Buc Nord - Jilava - Giurgiu Nord Frontiera, Lot 2;*
- *Modernizare secțiune feroviară din Portul Constanța etapa II.*

B. STUDII DE FEZABILITATE ÎN DERULARE

- Modernizarea liniei CF Buc Nord - Jilava - Giurgiu Nord Frontiera, Lot 2;
- Modernizare/consolidare/reabilitare stație CF Gara de Nord București, etapele II și III;
- Reabilitare linie de cale ferată Ploiești Triaș - Focșani;
- Reabilitare linie de cale ferată Focșani - Roman;
- Reabilitare linie de cale ferată Roman - Iași - Frontieră;
- Reabilitare linie de cale ferată Pașcani - Dărmănești;
- Modernizare secțiune feroviară Predeal - Brașov;
- Modernizare/reabilitare 47 de stații de cale ferată din România;
- Modernizare 150 treceri la nivel cu calea ferată;
- Reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - etapa II;
- Modernizare liniei de cale ferată București - Craiova;
- Electrificarea liniei de cale ferată Constanța - Mangalia;
- Modernizare linii și instalații din Complexul Feroviar București;
- Modernizare tronson de cale ferată Apahida - Suceava;
- Modernizarea liniei de cale ferată Coșlariu - Cluj Napoca;
- Electrificarea liniei feroviare Rădulești - Giurgiu Nord.

Sursa: <https://www.bursa.ro/>