

Planul investițional pentru infrastructură, în linie dreaptă. LISTA proiectelor feroviare

4 Decembrie 2021



FOTO cu rol pur ilustrativ

La un an și cinci luni după ce a fost prezentat de ministrul Transporturilor de la acea vreme, Lucian Bode, Planul investițional pentru infrastructură 2020-2030 a fost pus în dezbatere publică de actualul ocupant al cabinetului de la etajul 1 al Palatului CFR, Sorin Grindeanu. Documentul urmează,

în mare, aceeași linie, însă de la prima prezentare și până acum a suferit mai multe ajustări. Club Feroviar vă prezintă prevederile acestui plan în ceea ce privește transportul pe calea ferată.

În urmă cu o săptămână, ministrul Sorin Grindeanu anunța că Planul investițional pentru infrastructură urma să fie deblocat cât mai rapid. "De asemenea, așa cum știți, acel plan investițional este la Bruxelles. O să merg să vorbesc cu doamna Adina Vălean (comisarul european pentru Transport – n.red.), astfel încât să primim rapid acea aprobare și să putem să dăm Hotărârea de Guvern astfel încât lucrurile să intre în normal", [spunea ministrul](#).

Document confidențial, pus în dezbatere publică

Acum, pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost pus în dezbatere publică [proiectul de Hotărâre a Guvernului](#) privind aprobarea Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030.

De remarcat faptul că oficialii ministerului au pus în dezbatere publică un document confidențial. Este vorba de Anexa la proiectul de HG, adică Planul propriu-zis, care începe cu următoarea mențiune: "Document confidențial nedestinat distribuirii. Acest document este o comunicare strict confidențială către destinatar și nu poate fi reprodus sau difuzat fără acordul prealabil scris al Ministerului Transportului și Infrastructurii. Dacă nu sunteți destinatarul acestui document, nu puteți divulga sau utiliza informațiile din

această documentație în niciun fel”. Apoi, toate cele 241 de pagini ale documentului au watermark cu textul ”Confidențial”.

Peste 20 miliarde de euro pentru calea ferată, în Planul investițional pentru infrastructură

În total nevoia de finanțare pentru toate sectoarele de transport din România pentru următorii zece ani este de 72,77 miliarde de euro, din care 20,63 miliarde de euro pentru infrastructura feroviară și 10,7 miliarde de euro pentru metrou.

Este o majorare a sumelor destinate căii ferate față de [varianta inițială a Planului investițional](#), prezentată de Lucian Bode, care prevedea doar 18,051 miliarde de euro. În mare parte, diferența provine din includerea în document și a proiectelor prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Dar acest aspect îl vom prezenta detaliat mai jos.

Lista proiectelor din rețeaua primară incluse în Planul investițional pentru infrastructură

Un prim set de proiecte, cel mai consistent din punct de vedere financiar, este cel care vizează rețeaua primară.

Lista de proiecte conține atât proiecte care sunt în faza de concept (neavând practic niciun demers de implementare), dar și proiecte care sunt în diverse faze de construcție sau care au contracte de lucrări semnate. Lista cuprinde 26 de sectoare de cale ferată din lungul coridoarelor, în lungime de aproximativ 3.222 km. Dintre acestea, 22 de proiecte aparțin rețelei TEN-T Core, iar 4 rețelei TEN-T Comprehensive. Intervențiile propuse constau în lucrări de modernizare sau reînnoire, respectiv electrificare și dublare dacă este cazul. Costul total estimat este de 19,4 miliarde de euro (23,1 miliarde de euro cu TVA).

Proiectele sunt următoarele:

Nr. Crt.	Proiect rețea primară	Rețea TEN-T	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil.EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Cost mediu estimat fără TVA (mil.EUR / km)
1	Port Constanța – Palas	<i>Core</i>	M+D	180.0	727.4	865.6	4.0
2	Constanța – București	<i>Core</i>	M	0.0	64.8	77.1	n/a

3	Complex feroviar București	<i>Core</i>	M+E+D	600.0	1000.0	1190.0	1.7
4	Predeal – Brașov	<i>Core</i>	M	27.0	630.0	749.7	23.3
5	Brașov – Sighișoara	<i>Core</i>	C	112.6	1535.0	1826.7	13.6
6	Simeria – Gurasada – km.614	<i>Core</i>	C	141.2	1888.0	2246.7	13.4
7	Giurgiu Frontieră – București	<i>Core</i>	M+E	99.0	577.7	687.4	5.8
8	Ploiești Triaj – Focșani	<i>Core</i>	M	143.0	572.0	680.7	4.0
9	Focșani – Roman	<i>Core</i>	M	147.0	588.0	699.7	4.0
10	Roman – Pașcani	<i>Core</i>	M	41.0	164.0	195.2	4.0
11	Pașcani – Suceava – Dărmănești	<i>Core</i>	M	71.0	284.0	338.0	4.0
12	Dărmănești – Vicșani Frontieră	<i>Core</i>	M+E	34.0	57.0	67.8	1.7
13	București – Craiova	<i>Core</i>	M	209.0	1254.0	1492.3	6.0
14	Craiova – Dr.Tr.Severin – Caransebeș	<i>Core</i>	M+D parțial	234.0	2110.1	2511.0	9.0
15	Caransebeș – Timișoara – Arad	<i>Core</i>	M+D	155.0	1499.9	1784.9	9.7
16	Suceava – Ilva Mică	<i>Core</i>	M	191.0	1807.5	2150.9	9.5
17	Ilva Mică – Apahida	<i>Core</i>	M	119.0	714.0	849.7	6.0
18	Cluj Napoca – Ep. Bihor Frontieră	<i>Comprehensive</i>	M+E	160.0	1493.4	1777.1	9.3
19	Teiuș – Cp. Turzii	<i>Core</i>	M	51.0	306.0	364.1	6.0

20	Cp. Turzii – Apahida (Cluj Napoca)	<i>Core</i>	M	51.0	484.5	576.6	9.5
21	Buzău – Făurei	<i>Comprehensive</i>	R	40.0	160.0	190.4	4.0
22	Făurei – Fetești	<i>Comprehensive</i>	R	89.0	356.0	423.6	4.0
23	Pașcani – Iași – Ungheni	<i>Core</i>	M+E parțial	97.0	388.0	461.7	4.0
24	Timișoara – Stamora Moravița Fr.	<i>Core</i>	M+E	56.0	120.0	142.8	2.1
25	Craiova – Calafat	<i>Core</i>	M+E	107.8	561.3	667.9	5.2
26	Videle – Giurgiu	<i>Comprehensive</i>	R+E	67.0	113.0	134.5	1.7
	Total			3222.6	19455.5	23152.1	

Legendă

M	<i>Lucrări de modernizare CF</i>
E	<i>Lucrări de electrificare CF</i>
D	<i>Lucrări de dublare CF</i>
C	<i>Construcție în curs</i>
R	<i>Lucrări de reînnoire</i>

Șapte proiecte ce vizează 1.271 km de pe rețeaua secundară de cale ferată

Dincolo de proiectele majore ce zizează rețeaua primară, mai este prevăzută în document și o listă de proiecte cu referire la rețeaua secundară.

Cele șapte proiecte propuse în cadrul rețelei feroviare secundare au o lungime totală de 1.271 km și un cost estimat de aproximativ 3,4 miliarde de euro (4,05 miliarde de euro cu TVA). Intervențiile propuse sunt de tipul reînnoirilor, respectiv dublări și electrificări dacă

este cazul. Proiectele aparțin preponderent rețelei TEN-T Comprehensiv și sunt următoarele:

Nr. Crt.	Proiect rețea secundară	Rețea TEN-T	Tip Intervenție	Lungime (km)	Cost estimat (mil.EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)	Cost mediu (mil.EUR/km)
1	Constanța – Mangalia	<i>Propunere Comprehensive</i>	R+E+D parțial	43.0	123.0	146.4	2.9
2	Arad – Oradea	<i>Comprehensive</i>	R	121.0	217.6	258.9	1.8
3	Oradea – Satu Mare – Baia Mare – Dej	<i>Comprehensive</i>	R	326.0	567.8	675.7	1.7
4	Făurei – Brăila – Galați	<i>Comprehensive</i>	R	91.0	364.0	433.2	4.0
5	București – Pitești – Sibiu – Vințu de Jos	<i>Comprehensive</i>	R	340.0	1048.0	1247.1	3.1
6	Filiași – Tg.Jiu – Petroșani – Simeria	<i>Comprehensive</i>	R	208.0	853.3	1015.4	4.1
7	Pitești – Slatina – Craiova	<i>Altă rețea</i>	R	142.0	227.2	270.4	1.6
	Total			1271.0	3400.9	4047.1	

Se repune pe tapet proiectul de linie de mare viteză Constanța-Budapesta

În Planul investițional pentru infrastructură se repune pe tapet ideea construirii unui tronson feroviar de mare viteză pe teritoriul României, de la Constanța până la Budapesta.

Ideea a fost enunțată și oficializată pentru prima oară în mandatul de ministru al Transporturilor al lui Ludovic Orban, când a fost semnat și un memorandum în acest sens

cu partea maghiară. Între timp însă, proiectul fusese trecut la "discutate și uitate" de următorii miniștri ai Transporturilor și de următorii premieri.

Acum, a revenit interesul." (...) în Planul Investițional este propusă realizarea unui studiu de fezabilitate pentru construcția unei căi ferate de mare viteză pe axa est-vest care să se suprapună cât mai puțin cu investițiile feroviare realizate sau în curs de realizare", se arată în document.

În urma unei analize preliminare realizată de către experții Ministerului Transporturilor și Infrastructurii au rezultat două potențiale abordări.

Prima vizează un aliniament sustenabil din punct de vedere economic și social pentru dezvoltarea unei căi ferate de mare viteză/viteză sporită, pe traseul București – Pitești – Curtea de Argeș – Sibiu – Mediaș – (Târgu Mureș) – Cluj-Napoca – Zalău – Oradea – Episcopia Bihor. Această soluție ar urma să fie validată de rezultatele studiului de fezabilitate. Lungimea căii ferate de mare viteză are o lungime de aproximativ 590 km și ar urma să aibă un cost estimat de 25-30 milioane de euro/km, rezultând un cost estimat al investiției de aproximativ 17 miliarde de euro.

A doua abordare are în vedere un aliniament hibrid ce include secțiuni modernizate la nivelul 160 km/oră pentru o parte a traseului (traversări montane, culoare existente), respectiv aliniament nou cu viteză de peste 200 km/oră în funcție de aspectele geografice și cele de rentabilitate economică pe anumite porțiuni ale traseului. În acest context, este propusă realizarea unui studiu de fezabilitate pentru construcția primei căi ferate de mare viteză din România, se mai arată în documentul pus în dezbatere publică.

Proiectele feroviare incluse în Planul Național de Redresare și Reziliență

Un capitol separat în cadrul Planului investițional în infrastructură 2020-2030 este dedicat proiectelor feroviare incluse în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Prin PNRR sunt propuse trei direcții de abordare a intervențiilor:

- proiecte de modernizare completă a infrastructurii feroviare;
- lucrări de refacere și electrificare pentru restul liniilor, într-o primă fază, urmate de lucrările aferente structurilor, respectiv implementării ERTMS în faza a doua de modernizare;
- înnoirea / modernizarea parcului de material rulant cu vehicule feroviare electrice.

Costul estimat al acestor intervenții este de aproximativ 1,5 miliarde de euro (1,78 miliarde de euro cu TVA) și nu include costul lucrărilor de modernizare/reînnoire și electrificare pentru proiectele cuprinse în rețeaua feroviară primară și cea secundară (Cluj

Napoca – Oradea – Episcopia Bihor, Arad – Timișoara – Caransebeș, Constanța – Mangalia, Videle – Giurgiu).

Lista proiectelor este următoarea:

Nr.	Proiecte feroviare PNRR	Tip intervenție	Lungime (km)	Nr. stații / Nr. trenuri	Cost estimat (mil.EUR fără TVA)	Cost estimat (mil.EUR cu TVA)
1	București – Pitești	Reînnoire	198	n/a	223.0	265.4
2	Reșița – Voiteni	Reînnoire	65	n/a	53.0	63.1
3	București – Craiova	Quick wins	416	n/a	120.0	142.8
4	Arad – Oradea	Quick wins	121	n/a	8.4	10.0
5	Sibiu – Copșa Mică	Quick wins	45	n/a	5.4	6.4
6	Oradea – Satu Mare – Halmeu	Quick wins	156	n/a	2.6	3.1
7	Apahida – Dej – Baia Mare – Satu Mare	Quick wins	321	n/a	89.7	106.7
8	Dej – Beclean – Ilva Mica	Quick wins	96	n/a	1.8	2.1
9	Adjud – Siculeni	Quick wins	174	n/a	2.4	2.9
10	Filiași – Tg.Jiu – Petroșani – Simeria	Quick wins	292	n/a	14.4	17.1
11	Pitești – Slatina – Craiova	Quick wins	142	n/a	17.1	20.3
12	Coșlariu – Teiuș – Cluj-Napoca	Quick wins	211	n/a	139.4	165.9
13	Mărășești – Tecuci – Bârlad – Vaslui – Iași	Quick wins	189	n/a	50.9	60.6
14	Sărățel – Dej	Centralizare EI.	49	7.0	13.0	15.4
15	Timișoara Sud – Voiteni – Stămora Moravița frontieră	Centralizare EI.	56	6.0	11.1	13.2
16	Centura București	Centralizare EI.	33	6.0	11.1	13.2
17	Războieni – Târgu Mureș	Centralizare EI.	47	6.0	11.1	13.2
18	București – Pitești	Centralizare EI.	108	13	24.1	28.6

19	Sibiu – Vințu de Jos	Centralizare EI.	82	7	13.0	15.4
20	Făurei – Galați	Centralizare EI.	91	11	20.4	24.2
21	București – Urziceni	Centralizare EI.	71	8	14.8	17.6
22	Vaslui – Iași	Centralizare EI.	67	9	16.7	19.8
23	Bârlad – Vaslui	Centralizare EI.	53	6	11.1	13.2
24	Tecuci – Bârlad	Centralizare EI.	50	8	14.8	17.6
25	Reșița Sud – Caransebeș	Centralizare EI.	43	4	7.4	8.8
26	Verești – Botoșani	Centralizare EI.	44	3	5.6	6.6
27	Bacău – Piatra Neamț	Centralizare EI.	60	5	9.3	11.0
28	Urziceni – Faurei	Centralizare EI.	68	5	9.3	11.0
29	Complex feroviar București Basarab – Grivița	Centralizare EI.	4	2	6.3	7.4
30	Deda – Sărățel	Centralizare EI.	47	5	9.3	11.0
31	stația Amaradia	Centralizare EI.	n/a	1	0.5	0.6
32	stația Bușag	Centralizare EI.	n/a	1	0.5	0.6
33	stația Banca	Centralizare EI.	n/a	1	0.5	0.6
34	stația Târgoviște	Centralizare EI.	n/a	1		
35	stația Nucet	Centralizare EI.	n/a	1	1.6	1.9
36	stația Bascov	Centralizare EI.	n/a	1		
37	stația Acâș	Centralizare EI.	n/a	1	1.1	1.3
38	stația Vișeu de Jos	Centralizare EI.	n/a	1		

39	stația Diosig	Centralizare EI.	n/a	1	1.1	1.3
40	stația Biharia	Centralizare EI.	n/a	1		
41	Trenuri cu hidrogen (H-EMU)	Achiziție	n/a	12	150	178.5
42	Trenuri cu 6 unități RE-IR (EMU)	Achiziție	n/a	20	183	217.8
43	Locomotive electrice noi pe 4 osii cu sistem ETCS	Achiziție	n/a	16	46	54.7
44	Locomotive electrice	Modernizare	n/a	55	66	78.5
45	Reînnoirea vagoanelor	Modernizare	n/a	139	100	119.0
46	Conversia de locomotive diesel	Modernizare	n/a	20	10	11.9
	Total				1496.4	1780.8

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>