



Foto: Mircea Dorobantu

ANEXA 19

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

2021-2025



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR
INFRASTRUCTURII SI COMUNICATIILOR**



**COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE
CFR SA**

ANEXA 19: PROMOVAREA UNOR SERVICII DE TRANSPORT AL AUTOTURISMELOR CU TRENURILE DE PASAGERI

Referințe: Paragraful 9.1.7 "Obiectiv strategic A.7: Creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri"

Acțiunea: A.7.4 "Integrarea transportului feroviar de pasageri în fluxuri intermodale destinate creșterii mobilității"

După cum s-a arătat în anexa 1 "*Analiza situației actuale a transportului feroviar*", cea mai mare cotă modală în ceea ce privește transportul pasagerilor este deținută de transportul rutier individual interurban cu autoturisme și motociclete. În Uniunea Europeană acest tip de transport reprezintă peste 83% din totalul transporturilor terestre de pasageri. În România datele Eurostat evidențiază o cotă modală a transportului individual interurban de aproape 80% în cadrul transporturilor terestre de pasageri.

În aceste condiții, sistemul feroviar este în mod natural interesat de constituirea unor fluxuri intermodale de pasageri care să asigure implicarea transportului feroviar în regim de complementaritate cu transportul rutier individual. Preocupările în acest sens au condus la definirea și implementarea unui serviciu feroviar de transport cu trenul al autoturismelor și motocicletelor. Autoturismele sunt îmbarcate pe vagoane specializate, incluse în compunerea trenurilor de pasageri. Ocupanții autoturismelor sunt îmbarcați în aceleași trenuri, în vagoane clasă sau vagoane de dormit, pentru a putea călători simultan cu autoturismele lor, în condițiile superioare de confort oferite de trenul respectiv.



Figura 1 - Exemplu de tren de pasageri care transportă autoturisme

De regulă, astfel de servicii vizează călătorii pe distanțe medii și lungi și se adresează clienților care preferă să evite stresul de a conduce pe distanțe lungi și preferă confortul călătoriei cu trenul fără a renunța însă la mobilitatea oferită de autoturism. În multe cazuri, aceste servicii sunt realizate cu ajutorul unor trenuri de noapte.

În România, este de presupus că astfel de servicii vor fi atractive pentru clienți deoarece capacitatea insuficientă și starea adesea precară a infrastructurii rutiere generează frecvent situații de disconfort pentru călătoriile lungi cu autoturismele.

Implementarea unor servicii de acest tip presupune colaborarea între operatorul feroviar și managerul infrastructurii feroviare. Managerul infrastructurii feroviare este implicat în realizarea acestor servicii de transport prin soluțiile de îmbarcare-debarcare a autoturismelor, soluții care depind de tipul vagoanelor utilizate pentru transportul autoturismelor.

Din rațiuni de limitare a costurilor, și implicit a prețurilor serviciilor, sunt preferate de regulă vagoane cu două punți de încărcare, fie descoperite fie acoperite (a se vedea Figura 2-a și Figura 2-b de mai jos). Îmbarcarea-debarcarea autoturismelor în/din aceste vagoane se efectuează frontal, cu ajutorul unor rampe reglabile de tipul celor prezentate în imaginile de mai jos. Această abordare necesită, în principiu, gararea trenului pe o linie înfundată și existența unor drumuri de acces rutier la acea linie. În unele stații o astfel de soluție poate fi problematică deoarece ar putea necesita manevre suplimentare care ar conduce la limitarea vitezei comerciale a trenului. Dezavantajele de acest tip pot fi însă limitate prin identificarea unui tipar optim de opriri pentru îmbarcarea-debarcarea autoturismelor. Eventual, se poate analiza inclusiv varianta utilizării unor rampe mobile cu acces lateral spre/de la peron.



Figura 2 - Exemple de rampe pentru îmbarcarea/debarcarea autoturismelor în/din vagoane cu 2 punți

O soluție mai flexibilă constă în utilizarea unor vagoane cu o singură punte de încărcare, care permit îmbarcarea-debarcarea laterală fără a necesita o logistică specială în acest scop. Singura condiție în acest caz constă în asigurarea accesului rutier la peronul respectiv (a se vedea figura următoare).

Dezavantajul acestei soluții constă în capacitatea de încărcare mai redusă a vagonului pentru transportul autoturismelor, ceea ce crește costurile de operare și, implicit, prețul serviciului. Acest dezavantaj este însă compensat de costul mai redus al infrastructurii de îmbarcare-debarcare în stații, care limitează creșterea prețului, precum și de flexibilitatea sporită a schemei de opriri ale trenului în parcurs, care sporește accesibilitatea serviciului și, implicit, poate conduce la creșterea volumului de servicii vândute.



Figura 3 - Exemplu de vagoane pentru transportul autoturismelor, cu îmbarcare laterală

Soluția optimă trebuie analizată și identificată pe baza unor analize cost-beneficiu, realizate de către operatorii feroviari interesați în implementarea serviciului în colaborare cu managerul infrastructurii.

Este evident că implementarea serviciilor de acest tip este condiționată de ameliorarea semnificativă a vitezelor comerciale și punctualității trenurilor de pasageri, de natură să conducă la timpi de călătorie comparabili între soluția transportului feroviar și soluția deplasării exclusiv cu autoturismul.