

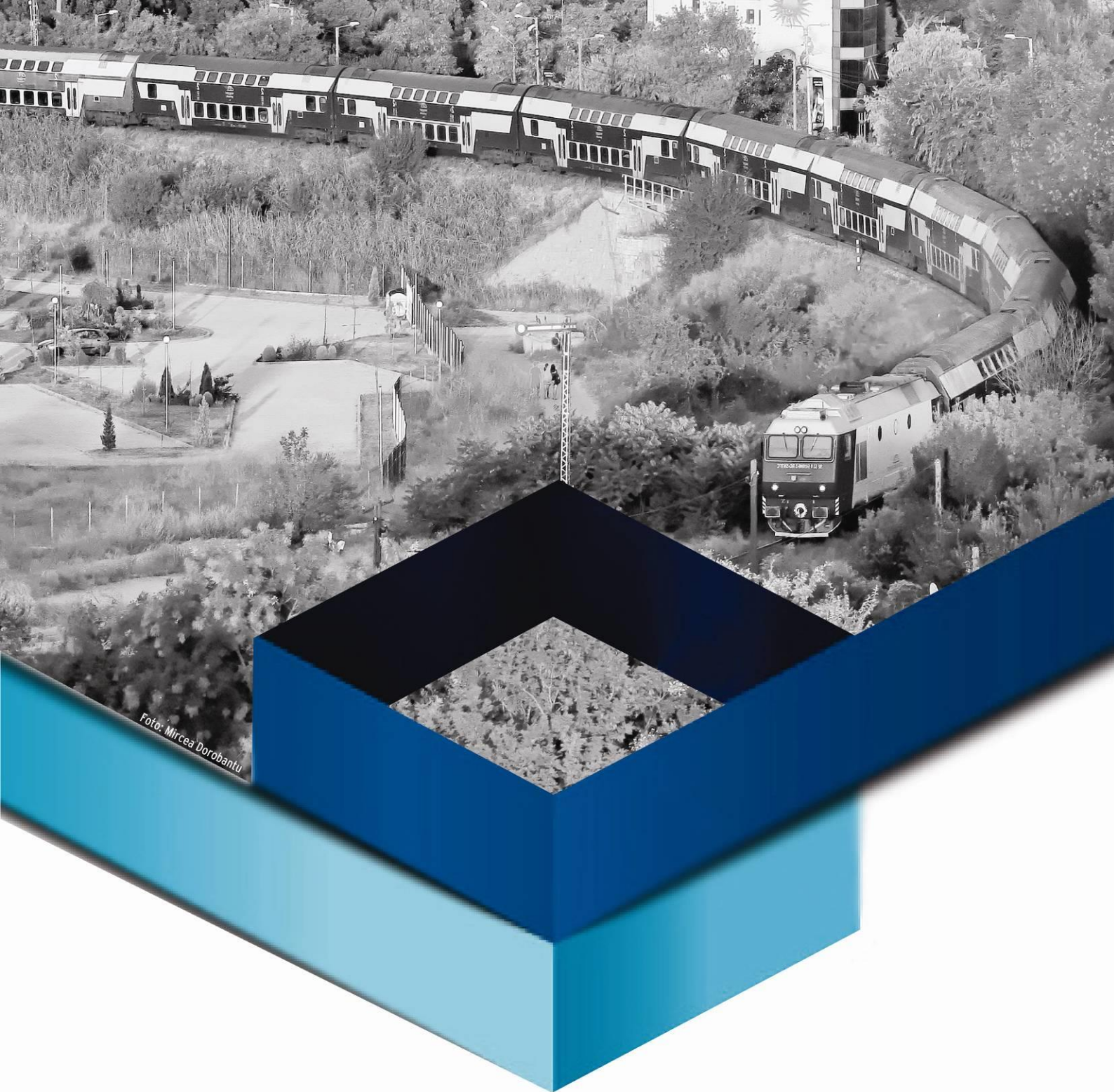


Foto: Mircea Dorobantu

ANEXA 2

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII FERROVIARE

2021-2025



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR
INFRASTRUCTURII SI COMUNICATIILOR**



**COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE
CFR SA**

ANEXA 2: STRUCTURAREA REȚELEI FERROVIARE ROMÂNE

Referință: Paragraful 9.1 "Acțiuni strategice privind creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă"

În cadrul capitolului 5 "*Viziunea strategică privind dezvoltarea infrastructurii feroviare*" au fost menționate următoarele:

"Sistemul feroviar român are nevoie de o „rețea primară” de magistrale feroviare destinate transportării unor volume mari și consolidate de mărfuri și de pasageri, cu randament ridicat și emisii reduse, datorită utilizării pe scară largă a unor soluții de transport mai eficiente în combinații multimodale, precum și datorită aplicării pe scară largă a unor tehnologii avansate.

În cadrul acestei rețele primare, ar trebui implementate pe scară largă instrumente bazate pe tehnologia informației pentru optimizarea orarelor și a fluxurilor de trafic, simplificarea procedurilor administrative, permiterea localizării și urmăririi mărfurilor.

Rețeaua primară trebuie să asigure legături eficiente între orașele principale, porturi, aeroporturi și puncte-cheie de trecere a frontierei terestre, precum și alte centre economice principale. Ar trebui acordată prioritate finalizării „verigilor lipsă” ale infrastructurii feroviare, modernizării infrastructurii existente, dezvoltării unor terminale multimodale în porturile maritime și fluviale și a unor centre multimodale de consolidare logistică în orașe. Trebuie create legături tren/avion mai bune pentru călătoriile pe distanțe mari.

Această rețea primară include rețeaua TEN-T de pe teritoriul României, completată cu o serie de linii relevante din punct de vedere al fluxurilor de trafic și al perspectivelor de dezvoltare. Într-o primă fază eforturile de reabilitare și modernizare a infrastructurii, în scopul susținerii creșterii competitivității transportului feroviar, trebuie concentrate prioritar asupra acestei rețele primare. În această primă fază, restul rețelei feroviare a României va trebui menținut la parametri rezonabili de funcționalitate și performanță pentru a permite consolidarea fluxurilor de trafic pe rețeaua primară. O astfel de abordare va permite obținerea mai rapidă a unor rezultate semnificative, cu eforturi financiare rezonabile."

Aceste mențiuni sunt în deplină conformitate atât cu programul de guvernare al României cât și cu prevederile strategiei Uniunii Europene în domeniul transporturilor incluse în documentul COM(2011) 144 final "*Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*".

Ca urmare ...

... rețeaua feroviară română va fi structurată în două categorii:

- **Rețeaua primară**, care urmează să fie adusă cu prioritate la standarde europene, conform prevederilor programului de guvernare și conform strategiei Uniunii Europene, și
- **Rețeaua secundară** care va fi menținută în exploatare la parametri de performanță moderați.

În figura următoare este prezentat modul de definire a acestor rețele primară și secundară. Definirea rețelei primare are în vedere menținerea tuturor fluxurilor importante de trafic de pasageri și marfă. Pe harta din figură rețeaua secundară este marcată în culoarea gri. Parametrii principali ai acestor rețele sunt prezentați în tabelul de mai jos.

Rețeaua primară astfel definită are o lungime care reprezintă 63,47% din lungimea rețelei actuale și asigură derularea a 83,59% din traficul existent pe întreaga rețea feroviară română.

Tabelul A2.1 - Definirea rețelei primare și a rețelei secundare

Rețea feroviară	Lungime exploatare (nedesfășurat)		Trafic existent*	
	Valoare [km]	%	Valoare [mil.tren-km]	%
Primară	6 874	64,47	80,58	83,59
Secundară	3 754	33,53	15,82	16,41
TOTAL	10 628	100,00	96,40	100,00

* Valori realizate în anul 2012

Această rețea primară urmează a fi adusă la standarde europene de performanță pe baza unui program accelerat, urmând să contribuie astfel inclusiv la realizarea obiectivelor strategice ale Uniunii Europene privind realizarea spațiului european unic al transporturilor, în care transportul feroviar trebuie să aibă o contribuție majoră.

Principalii parametri ai infrastructurii feroviare a rețelei primare și, respectiv, a rețelei secundare sunt prezentați în tabelul de mai jos.

Tabelul A2.2 - Parametrii rețelei primare și ai rețelei secundare

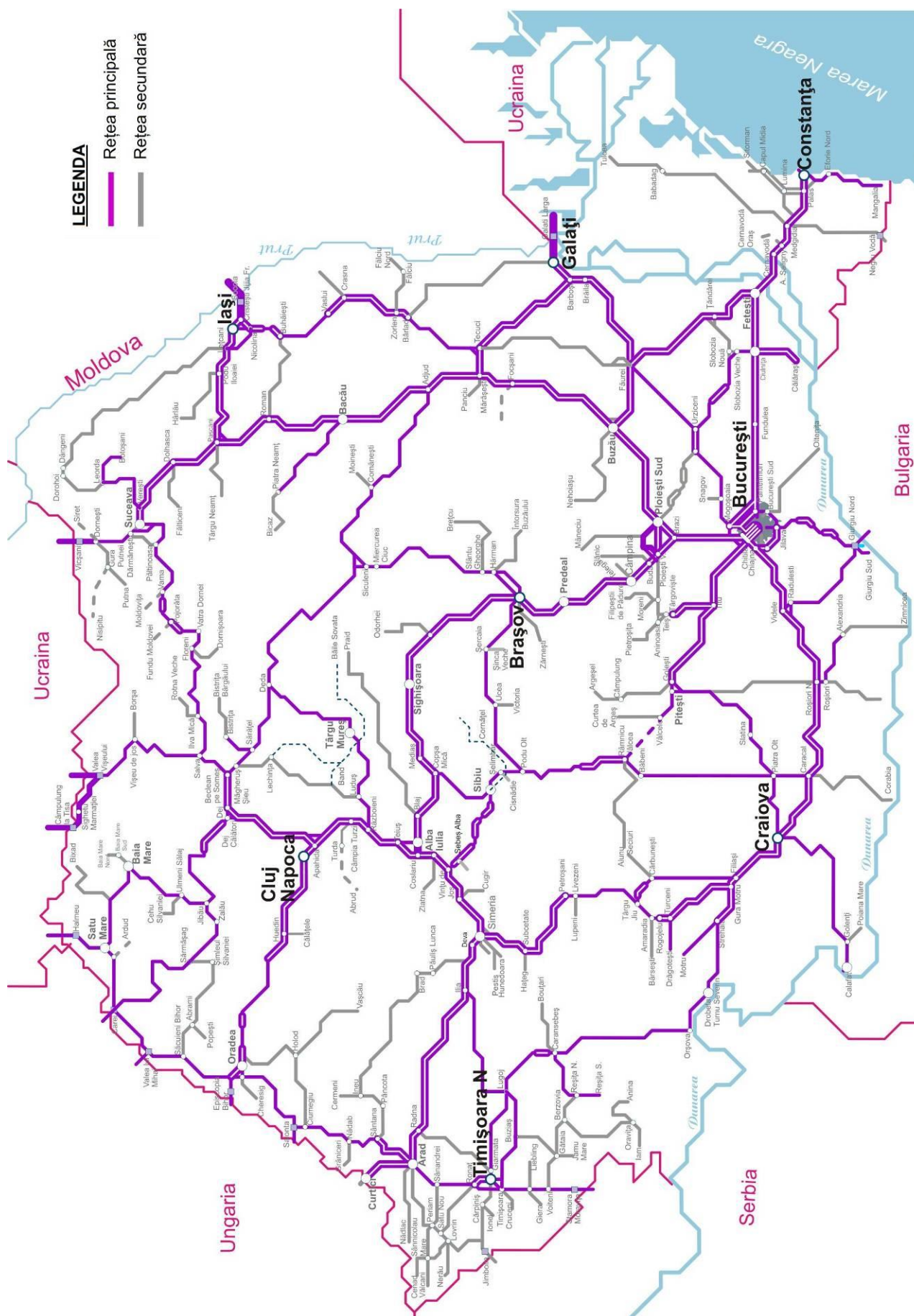
Tip tracțiune	Tip linie	Rețea primară		Rețea secundară	
		Lungime de exploatare [km]	Lungime desfășurată [km]	Lungime de exploatare [km]	Lungime desfășurată [km]
Electrică	Simplă	1 652	1 652	0	0
	Dublă	2 378	4 756	0	0
	Auxiliare*		3 878		0
Diesel	Simplă	2 305	2 305	3 754	3 754
	Dublă	539	1 078	0	0
	Auxiliare*		1 564		863
TOTAL		6 874	15 233	3 754	4 617

* Linii auxiliare = alte linii decât liniile curente și directe, ex: linii abătute din stații, linii de tragere, racordări etc

Această abordare cu privire la structurarea rețelei feroviare este compatibilă atât cu prevederile Master Planului General în Transporturi al României cât și cu prevederile actelor normative în vigoare (cu referire în principal la HG nr 177 / 2014).

În scopul de a asigura sustenabilitatea financiară a dezvoltării rețelei feroviare în structura definită mai sus trebuie implementate inclusiv următoarele măsuri:

- Definirea unor standarde mai reduse de performanță a rețelei secundare, care pe alocuri pot fi sub nivelul valorilor proiectate inițial. Implicit, urmează a se defini standarde mai reduse de mentenanță ale rețelei secundare care să asigure însă integral siguranța circulației trenurilor. Efectul acestor standarde mai reduse de mentenanță va fi diminuarea necesarului de finanțare a întreținerii curente pentru infrastructura aferentă rețelei secundare.
- Continuarea în perioada următoare a practicii actuale de închiriere a unor secții neinteroperabile, cu menținerea obligativității locatarului de a asigura întreținerea curentă a infrastructurii feroviare. Aceasta va asigura temporar (pe perioada închirierii) diminuarea necesarului de finanțare a întreținerii curente a infrastructurii administrate de CFR S.A. Această abordare va permite diminuarea presiunii asupra fondurilor publice alocate finanțării infrastructurii feroviare, mai ales în perioada imediat următoare când se pune problema unui ritm accelerat de reînnoire. Trebuie precizat că obligația reînnoirii infrastructurii și a reparării defectelor majore apărute pe liniile închiriate va rămâne în continuare în sarcina CFR S.A. De asemenea, trebuie precizat că pe orizont de timp scurt și mediu (10-12 ani) nu se are în vedere efectuarea unor reînnoiri pe rețeaua secundară.



Definirea rețelei primare și a rețelei secundare