

REPREZENTANȚII CFR SA:

"Aducerea infrastructurii feroviare la nivel european - condiționată de dezvoltarea întregii economii"

CFR Infrastructură a prevăzut, pentru acest an, un buget de investiții de 99,4 milioane lei pentru Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), 2,38 miliarde lei pentru Fondul de Coeziune (FC) și 2,5 milioane lei pentru Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF), după cum ne-au transmis reprezentanții companiei de stat.

Proiectele de investiții aflate în implementare sunt:

- ✓ Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Pan European IV, pentru a asigura circulația trenurilor cu o viteză de 160 km/h, tronsonul Coșlariu - Sighișoara - faza II;
- ✓ Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h - tronsonul Simeria - Coșlariu - faza II;
- ✓ Reabilitarea liniei de cale ferată Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2: Km 614 - Gurasada și Tronsonul 3: Gurasada-Simeria (141 km);
- ✓ Sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strânse;

✓ Lucrările de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Timișoara, SRCF Cluj, SRCF București, SRCF Craiova;

✓ Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București;

✓ Studiul de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei CF Caransebeș - Drobeta Turnu Severin - Craiova;

✓ Studiul de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei CF Craiova - Calafat;

✓ Reabilitare linie CF secțiunea Brașov - Sighișoara: subsecțiunea 1 Brașov - Apața și 3 Cața - Sighișoara;

✓ Reabilitarea liniei CF Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2 Apața - Cața;

✓ Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal - Brașov;

✓ Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța.

Sursele de finanțare sunt asigurate prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM), Mecanismul pentru Interconectarea Europei/Connecting Europe Facility (MIE/CEF) și Bugetul de Stat, conform reprezentanților CFR SA.

Aceștia subliniază că toate finan-

țările pentru CFR SA se realizează în conformitate cu Master Planul General de Transport (MPGT) al României. Acesta este un instrument strategic acceptat la toate nivelele decizionale și va fi folosit pentru planificarea intervențiilor majore, proiecte și alte acțiuni, ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională. MPGT oferă informații despre investițiile programate de CFR SA, prioritizarea, valoarea și eșalonarea lor până în anul 2030.

Proiectele pe termen mediu și lung sunt cele aflate în procedură de achiziție.

Contractele de finanțare aflate în derulare pentru proiecte POIM sunt:

✓ Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului Pan-European IV, pentru asigurarea circulației trenurilor cu o viteză de 160 km/h, tronsonul Coșlariu - Sighișoara (faza a II-a);

✓ Reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria, componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, tronsonul Simeria - Coșlariu (faza a II-a);

✓ Reabilitarea liniei de cale ferată

(continuare în pagina 42)





urmăre din pagina 40

Frontieră - Curtici - Simeria, parte componentă a Coridorului IV Pan-European, pentru circulația trenurilor cu viteză maximă de 160 km/h, Tronsonul 2 - Km 614-Gurasada și Tronsonul 3 - Gurasada-Simeria (141 km);

✓ Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică situate pe secția de circulație Ilia-Lugoj (7 locații);

✓ Modernizarea instalațiilor de centralizare electromecanică situate pe secția de circulație Siculeni - Adjud;

✓ Sistemul de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strănse;

✓ Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Timișoara - Lot 3, SRCF Iași, SRCF București, SRCF Brașov, SRCF Cluj;

✓ Modernizarea stațiilor CF Sfântu Gheorghe și Târgu Mureș;

✓ Centralizarea electronică în sta-

ția CF Videle;

✓ Lucrările de reabilitare a podurilor de cale ferată peste Dunăre, km 152+149 și km 165+817, SRCF Constanța;

✓ Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Aeroport Internațional Henri Coandă București;

✓ Reactualizarea studiului de fezabilitate pentru electrificarea și reabilitarea tronsonului de cale ferată Cluj Napoca - Oradea - Episcopia Bihor;

✓ Studiul de fezabilitate pentru modernizarea liniei de cale ferată pe tronsonul București Nord - Jilava - Giurgiu Nord - Giurgiu Frontieră;

Contractele de finanțare aflate în derulare pentru proiecte CEF sunt:

✓ Studiul de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei CF Caransebeș - Drobeta Turnu Severin - Craiova;

- Studiul de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei CF Craiova - Calafat;

✓ Reabilitarea liniei CF secțiunea Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 1

Brașov - Apața și 3 Cața - Sighișoara;

✓ Reabilitarea liniei CF Brașov - Sighișoara, subsecțiunea 2 Apața - Cața;

✓ Studiul de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal - Brașov;

✓ Studiul de fezabilitate pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța.

Proiecte pentru care se pregătesc cereri de finanțare:

✓ Lucrările de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - SRCF Craiova;

✓ Studiul de fezabilitate pentru modernizarea/reabilitarea a 47 de stații CF din România;

✓ Studiul de fezabilitate pentru lucrări de reabilitare pentru poduri, podețe și tuneluri de cale ferată - etapa a II-a.

"CNCF CFR SA dorește o absorbție cât mai mare a fondurilor europene pentru dezvoltarea infrastructurii prin utilizarea în integralitate a fondurilor alocate anual de la bugetul

de stat pentru proiectele cu finanțare externă nerambursabilă", ne-au declarat sursele citate.

Acestea au adăugat: "În MPGT se regăsesc informații privind stadiul actual și țintele de dezvoltare a infrastructurii din România, dar și despre investițiile programate de CFR SA, prioritizarea, valoarea și eşalonarea lor până în 2030".

Trebuie luat în considerare faptul 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, subliniază sursele citate, apreciind că dezvoltarea infrastructurii feroviare este dependentă de alocarea bugetară și politica de investiții a statului.

