

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației la faza de Studiu de Prefezabilitate, parte a contractului de servicii pentru elaborarea Studiului de prefezabilitate, a Studiului de fezabilitate, întocmire a documentației tehnice pentru achiziție proiect tehnic și execuție, întocmire a documentației în vederea obținerii finanțării proiectului în cadrul PNRR sau prin orice alt program de finanțare din ciclul financiar 2021-2027, în vederea realizării obiectivului de investiție ”Reabilitare/Modernizare infrastructură feroviară Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița frontieră”

Regiunea de dezvoltare Vest din care fac parte județele Timiș și Caraș-Severin alături de județele Arad și Hunedoara, este una dintre cele 8 regiuni administrative ale României, având o suprafață de 32.034 km² (ocupând 13,4% din România).

Regiunea Vest este traversată de două coridoare prioritare europene de transport: Orient-Est Mediterana și Rin-Dunăre.

Cu o lungime a liniilor de cale ferată de 1.888 km (anul 2019), Regiunea Vest este zona cu cea mai întinsă rețea feroviară de pe teritoriul României (aproximativ 17,5% din totalul rețelei la nivel național). Cu toate acestea, evoluția din perioada 2011-2019 arată că rețeaua se diminuează permanent în România.

Raportat la suprafață, lungimea căilor ferate din Regiunea Vest se poziționează pe al doilea loc în România, cu o valoare de 58,9 km/1000 km² (130,4% din media națională).

Dacă raportat la indicatorii vizând lungimea și densitatea rețelei, Regiunea Vest este bine poziționată, în ceea ce privește calitatea infrastructurii feroviare, situația este complet diferită. Analizând doar situația liniilor electrificate, Regiunea Vest se situează pe locul VI în România (doar 34,3% din total sunt electrificate), valoare cu mult sub București-Ilfov (93%).

În ceea ce privește secțiunea Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița – Frontieră, aceasta are o lungime totală a traseului existent de **117,977 km**, care aparțin infrastructurii feroviare publice, aflată în proprietatea statului și dată în concesiune către CNCF „CFR” S.A., conform HG nr. 581 din 1998 privind înființarea CNCF „CFR” S.A. prin reorganizarea SNCFR.

Pentru tronsonul Timișoara Nord – Stamora Moravița – frontieră, pozițiile kilometrice sunt repartizate astfel:

- Linia 922 Timișoara Nord – Voiteni (km 1+317 – km 33+650);
- Linia 922 Voiteni – Moravița (km 33+650 – km 59+426);

Pentru tronsonul Reșița Nord – Voiteni, pozițiile kilometrice sunt repartizate astfel:

- Linia 922a Voiteni – Reșița Nord (km 0+393 – km 60+271).

Linia existentă de cale ferată este cu ecartament normal, cu șine tip 49, cu lungimea de 25,00 m, traverse din lemn, respectiv traverse din beton (T13, T18), cu prindere indirectă (tip K), iar prisma căii este din

piatră spartă. Pe traseu există, atât tronsoane de cale cu joante, cât și tronsoane de cale fără joante. Viteza maximă de circulație este de 80 km/h pentru trenurile de călători și 60 km/h pentru trenurile de marfă.

Prin realizarea proiectului de reabilitare/modernizare a liniei ferate Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița - frontieră, se preconizează a se atinge următoarele obiective:

- asigurarea unei conexiuni rapide cu o reducere substanțială a duratei călătoriei între reședințele de județ Reșița și Timișoara, respectiv punctul de trecere a frontierei dintre România și Serbia la Moravița și aeroportul internațional „Traian Vuia”;
- creșterea frecvenței trenurilor, a capacității de transport împreună cu decongestionarea traficului rutier și diminuarea numărului de accidente rutiere produse între Reșița și Timișoara;
- promovarea transportului feroviar în soluționarea provocărilor globale legate de mobilitate și dezvoltare durabilă, cu înscriere în Obiectivul de Politică 2: „O Europă mai verde, cu emisii scăzute de carbon”;
- reducerea consumului de energie și a poluării;
- dezvoltarea transportului combinat cu asigurarea unor legături sigure și eficiente între reședințele de județ (Timișoara și Reșița), localitățile de pe traseu, respectiv cu punctul de trecere a frontierei, la Stamora – Moravița;
- îmbunătățirea substanțială a infrastructurii feroviare care să permită sporirea vitezei maxime la 120 km/h pentru trenurile de călători și de 80 km/h pentru trenurile de marfă, pe tronsoane cât mai lungi;
- asigurarea gabaritului de electrificare;
- amenajarea stațiilor pentru asigurarea interoperabilității în ceea ce privește lungimea liniilor, gabaritul de încărcare, facilități pentru persoane cu nevoi speciale, sarcina pe osie de 22,5 tf etc.;
- conformitatea infrastructurii și suprastructurii de cale ferată (linie de cale ferată, terasamente, lucrări de consolidare și apărare, lucrări de artă, instalații feroviare etc.) cu parametrii tehnici prevăzuți în cadrul legislativ, în standardele și reglementările naționale și europene în vigoare;
- asigurarea siguranței depline și a confortului sporit pentru pasageri prin sisteme de supraveghere, avizare, informare și sonorizare avansate, montare de instalații de telecomunicații digitale, echipamente pentru aplicații informatice, instalații de radiocomunicații, cablu de fibră optică;
- asigurarea unor variante de conectare eficientă la Coridorul European Kolin – Viena – Bratislava – Budapesta – Timișoara – Craiova – Calafat – Sofia – Burgas, prin stația c.f. Timișoara;
- asigurarea unor variante de conectare rapidă și eficientă la Aeroportul Internațional Traian Vuia din Timișoara;
- asigurarea transportului de călători între centrele reședințelor de județ, Timișoara și Reșița, fără transbordare, prin sistemul tram – train (soluție dezvoltată și analizată la faza următoare).

Obiectivele preconizate a fi atinse prin reabilitarea/modernizarea liniei ferate Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița – frontieră sunt în concordanță cu obiectivele strategice generale cuprinse în strategia de dezvoltare a infrastructurii române.

Obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare și obiectivele strategice specifice asociate acestora, de natură să permită aprofundarea analizei strategice în vederea identificării acțiunilor necesare în scopul realizării obiectivelor preconizate, sunt:

- Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă:
 - creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară;
 - creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor;
 - creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare;
 - menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor;
 - creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare;
 - îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare;
 - creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri;
 - creșterea competitivității transportului feroviar de marfă;
- Integrarea în spațiul feroviar unic european:
 - reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale;

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T;
- integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză;
- susținerea mobilității militare.

Cele două obiective strategice sunt complementare, fără a fi disjuncte. Creșterea competitivității transportului feroviar reprezintă o condiție pentru integrarea în spațiul feroviar european care este proiectat strategic la un nivel ridicat de competitivitate. Pe de altă parte, integrarea în spațiul feroviar unic european implică inclusiv măsuri de natură să consolideze competitivitatea transportului feroviar pe piața internă.

Fața de cele precizate mai sus, supun dezbaterii și aprobării proiectul de hotărâre în forma prezentată.

P R I M A R,
DOMINIC FRITZ