

Calea ferată din Timișoara

Mijloc de dezvoltare sau factor de congestionare?

Context

Strategia Uniunii Europene privind infrastructura de transport, TEN-T (Trans-European Transport Network), prevede traversarea României de către două coridoare majore: Orient / Mediterana de Est și Rin-Dunăre¹. Parte a acestei strategii o reprezintă modernizarea tronsonului de cale ferată Budapesta-Arad-Timișoara-Calafat, prin instrumentul de finanțare CEF (Connecting Europe Facility) – Transport, 2014-2020². Implicațiile poziționării Timișoarei ca nod multimodal a două coridoare majore sunt benefice atât în ceea ce privește dezvoltarea industrială și comercială cât și din perspectiva turismului, astfel încât oportunitatea susținerii acestui demers, cu atât mai mult cu cât dispune de finanțare europeană, nu e disputată de nimeni.



Sursa: [1]

Estimată în Master Planul General de Transport al României la aproximativ 430 milioane euro³, reabilitarea tronsonului de cale ferată Arad-Timișoara-Caransebeș se află în acest moment în stadiul de studiu de fezabilitate. Studiul, în valoare de 1,7 milioane euro, este comandat de Compania Națională CFR și atribuit firmei CONSIG PROIECT SRL⁴, firmă înregistrată în România însă având ca unic asociat compania spaniolă PROINTEC SA. Termenul limită de finalizare, conform caietului de sarcini, este 29 octombrie 2017 astfel încât nu știm cu certitudine ce va conține acest studiu, însă în cadrul acestei lucrări se va reabilita și segmentul de cale ferată ce traversează Timișoara de la vest la est. Acesta este subiectul fierbinte, pentru că modul în care va fi realizată această reabilitare poate accentua sau diminua problema fragmentării Timișoarei în zona de nord și zona de sud, poate deschide sau închide posibilități de dezvoltare ulterioară. Există trei opțiuni: reabilitarea la sol, îngroparea în subteran sau ridicarea pe estacade, fiecare cu avantaje și dezavantaje, unele vizibile imediat iar altele cu consecințe ulterioare. Poziționările diferitelor părți implicate sunt diferite, unii actori și-au schimbat în timp opinia iar implicațiile sunt pe termen lung, pentru că ce se va decide în această privință va fi un factor major de influență a direcției de dezvoltare pe care o va urma transportul în Timișoara. Indiferent ce cale va urma linia ferată, anul 2021 trebuie să găsească un oraș funcțional, de preferință un model de civilizație a secolului XXI. În discuție sunt idei de viitor ambițioase, cum ar fi o rețea integrată de transport public urban și periurban, noduri în sistem "park & ride", decongestionarea traficului auto sau un nou bulevard prevăzut cu piste pentru biciclete, un viitor la care poate timișorenii nu ar trebui să renunțe prin alegerea celei mai simple soluții la problema prezentă.

Reabilitarea la sol

Caietul de sarcini pentru studiul de fezabilitate privind reabilitarea liniei de cale ferată Arad-Timișoara-Caransebeș solicită linie dublă, electrificată, capabilă să asigure viteza de 120 km/h pentru trenurile de marfă și 160 km/h pentru trenurile de pasageri, însă nu specifică nici o cerință privind soluția de traversare a orașului. Având în vedere existența terasamentului la sol parțial dublat, varianta reabilitării la sol pare, la momentul prezent, cea mai simplă soluție. Principala problemă a acesteia este însă că, în continuare, Timișoara va rămâne fragmentată între zona de nord și cea de sud, iar traficul rutier va trebui să traverseze linia ferată. În prezent există 11 puncte de traversare, dintre care 5 sunt treceri la nivel. În condițiile intensificării traficului feroviar, trecerile la nivel devin impractice atât din punctul de vedere al fluidității traficului feroviar cât și din cel al congestiei traficului auto.

Din declarațiile publice ale autorităților locale și centrale rezultă intenția de reabilitare la sol cu realizarea a patru puncte de traversare pe raza orașului, dintre care două noi în zona periferică vestică iar două rezultate din conversia unor treceri la nivel în pasaje. Nu există nici un studiu privind realizarea acestora, nu cunoaștem costuri sau termeni de finalizare, nu există o asumare administrativă, există doar unele declarații. Chiar presupunând că tot ceea ce se vehiculează la nivel declarativ va fi asumat, finanțat și pus în practică, din punctul de vedere al decongestionării traficului auto și al potențialului de modernizare a orașului, în cel mai bun caz vom fi aproximativ în aceeași situație ca în prezent.



Linia subterană

În octombrie 2015, Consiliul Local al Municipiului Timișoara a aprobat (nu și publicat!) un studiu de preferezabilitate intitulat „Reconfigurarea traseului de cale ferată pe teritoriul municipiului Timișoara prin introducerea liniilor CF în subteran”⁵. Ideea a fost percepută ca excesivă, însă avantajele unei astfel de soluții sunt certe: rezolvă problema conexiunii rutiere nord-sud, elimină poluarea fonică asociată circulației feroviare de suprafață și deschide posibilitatea utilizării alinimentului existent pentru realizarea unei „autostrăzi urbane” care să conecteze rutier inelele II, III și IV. Studiul propune chiar mai mult: realizarea în subteran a unei noi stații feroviare principale a orașului, în zona Pieței 700, precum și interconectarea într-o rețea metropolitană de transport urban și per soluție e și fezabilă: pânza freatică ridicată face, din vedere tehnic și financiar execuția unei astfel de locomotive Diesel decât cu asigurarea unor condiții km pe sub centrul orașului ar crește și mai mult intervenția ar fi dificilă iar artera feroviară prin dezavantaje, studiul propune realizarea în nord transportului de marfă, soluție care ar crește și mai

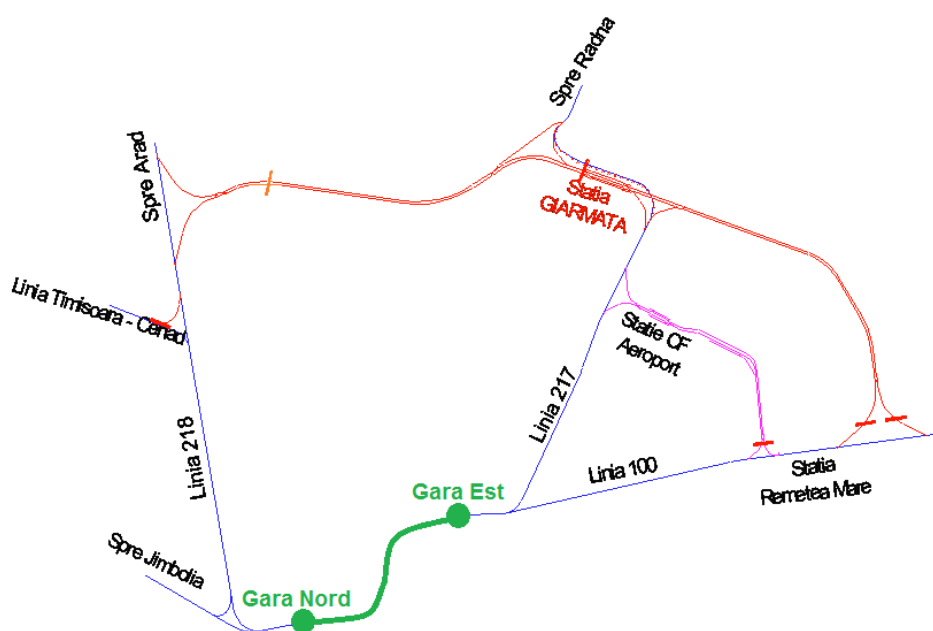


Sursa: [7]

Proiectul liniei subterane este adoptat atât în Strategia Integrată de Dezvoltare a Polului de Creștere Timișoara (SIDU 2015-2020)⁶ cât și în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara (PMUD 2015)⁷, ca proiect de rezervă, cu o estimare de cost de 500 milioane euro și fără a se indica o sursă de finanțare. O altă estimare apărută în spațiul public vehiculează suma de 1,5 – 2 miliarde euro⁸, probabil mai apropiată de realitate. Soluția liniei subterane este susținută în principal de primarul Nicolae Robu, însă aparent nu și de către autoritățile centrale, care nu au valorificat în nici un fel studiul de prefezabilitate⁹. Cum linia ferată ce traversează Timișoara aparține CFR, nici o decizie referitoare la aceasta nu se poate lua la nivel local.

Linia pe estacade

În anul 2007, un consorțiu format din Primăria Municipiului Timișoara, Universitatea Politehnica Timișoara și Institutul Fraunhofer IPA Stuttgart a elaborat un concept strategic de dezvoltare a regiunii Timișoara, denumit „Vision 2030”^[10]. Acesta abordează și problema liniei ferate ce traversează orașul, iar soluția adoptată este ridicarea pe estacade a întregului tronson dintre Gara de Nord și Gara de Est, cu integrarea într-o rețea metropolitană de trafic feroviar de pasageri și parări în sistem „park & ride” care să faciliteze mobilitatea periurbană și să degreveze orașul de o parte a traficului auto. Vision 2030 mai propune și decongestionarea traficului de marfă din zona centrală prin realizarea unei centuri feroviare nord, soluție care, din nou, nu poate fi implementată decât cu acordul și sprijinul CFR.



Sursa: [10]

La fel ca și varianta liniei subterane, propunerea Vision 2030 elimină problema fragmentării rutiere a orașului și deschide noi posibilități de planificare a infrastructurii de transport. Primită cu entuziasm atât la nivel central cât și local, susținută inclusiv de actualul primar Nicolae Robu (pe atunci Rectorul Universității Politehnica), strategia Vision 2030 a fost adoptată în 2007 de Consiliul Local Timișoara^[11] iar problema ridicării liniei pe estacade a fost analizată într-un studiu de fezabilitate adoptat în 2010^[12]. Acesta propune, la un cost de aproximativ 500 milioane euro, un traseu pe estacade între Pasajul Jiul și Pădurea Verde, cu stații suspendate prevăzute cu lifturi și scări rulante la Gara de Est, Popa Șapcă și Piața 700, precum și reutilizarea spațiului eliberat sub estacade pentru realizarea unui drum cu două benzi pe sens, piste de biciclete și 4000 locuri de parcare. Pe de altă parte însă, ridicarea liniei pe estacade necesită o soluție la problema poluării fonice (caietul de sarcini pentru studiul de fezabilitate comandat de CFR solicită inclusiv prevederea de panouri fonoabsorbante) iar criteriile de siguranță feroviară asociate poziționării liniei deasupra unei artere rutiere intens circulate sunt mai severe decât în cazul celorlalte două abordări.

Ce dorim?

Dorim o decizie bine cumpănită, care să privească atât la viitor cât și la prezent, pentru că ce se face acum nu se va mai desface pentru mult timp. Nu avem o poziționare partizană dar dorim ca o decizie ce privește modul în care va evolua Timișoara, între o aglomerare urbană sufocantă sau un oraș modern și funcțional, să ia în calcul toate implicațiile și să fie în asentimentul timișorenilor. Vrem să invităm la aceeași masă, în prezența oricărui cetățean care dorește să-și spună părerea sau doar să fie informat, toate părțile interesate: factori de decizie, experți tehnici și societatea civilă. Miza este perspectiva de dezvoltare modernă a Timișoarei.

În plan principal, dorim o dezbatere care să clarifice toate avantajele și dezavantajele, precum și asumarea fermă a unei decizii în beneficiul tuturor. În plan secundar, dorim o relaționare normală între autorități și cetățeni, prin care factorii de decizie să comunice cu cei în beneficiul cărora lucrează, să le asculte opiniile și să le argumenteze deciziile.

Referințe

- ¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent_ro.pdf - accesat 30.05.2017
- ² <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport> - accesat 30.05.2017
- ³ <https://www.mediasinfo.ro/wp-content/uploads/documente/mo/mo778bis2016.pdf> - accesat 30.05.2017, pg. 911
- ⁴ <http://www.cfr.ro/files/omti/central/a4fe.pdf> - accesat 30.05.2017, pg. 4 poz. 28
- ⁵ <http://www.primariatm.ro/hcl.php?unid=9F61161AD3C8E730C2257EDD003C40C7> - accesat 30.05.2017
- ⁶ <http://www.primariatm.ro/ik/index.php?meniuld=2&viewCat=2686&viewItem=4848§iune=primaria> - accesat 30.05.2017
- ⁷ http://www.primariatm.ro/uploads/files/Plan_mobilitate/Timisoara%20SUMP%20var%20IV.pdf - accesat 30.05.2017, pg. 287
- ⁸ <http://www.tion.ro/primarul-timisoarei-este-dispus-sa-renunte-la-metrou-dar-merge-inainte-cu-studiul-de-fezabilitate/1494886> - accesat 30.05.2017
- ⁹ <http://www.tion.ro/metroul-din-timisoara-a-ratat-statia-planul-juncker/1743615> - accesat 30.05.2017
- ¹⁰ http://www.primariatm.ro/uploads/domino/atasamente_hcl/FDDEFA38AF95F6D3C22573AE003C12FE/Concept_CFR_Final.pdf - accesat 30.05.2017
- ¹¹ <http://www.primariatm.ro/hcl.php?unid=FDDEFA38AF95F6D3C22573AE003C12FE> - accesat 30.05.2017
- ¹² <http://www.primariatm.ro/hcl.php?unid=6A5447DA9949F852C225775800366E9C> - accesat 30.05.2017