

# Istoria celui mai mare dezastru feroviar din România: Calea Ferată Râmnicu Vâlcea – Vâlcele

14 decembrie 2020



**Proiectul „Linie nouă de cale ferată Vâlcele – Râmnicu Vâlcea”** a demarat în anul 1978. La începutului anului 2017 CFR SA a avut alocată pentru acest obiectiv suma de 1.000.000 lei, pentru care însă la data de 12.10.2017, valoarea alocată a fost diminuată la 1.000 lei, execuția bugetară la sfârșitul anului 2017 fiind de 0,00 lei. În anul 2018, a fost alocată inițial suma de

2.400.000 lei, la data de 12.10.2018, aceasta a fost majorată la suma de 123.576.000 lei, din care a fost cheltuită până la finalul anului 2018 suma de 18.925.590 lei, ceea ce reprezintă un grad de realizare de 15,31%;

Conform fișei sintetice de proiect stadiul fizic de execuție al acestui proiect la data de 31.07.2019 era de 3%.

În timp ce în Râmnicu Vâlcea a fost demolată o gară de patrimoniu pentru a se face una de lux pentru trei motoare, două personale ponosite din anii '70 și o săgeată goală..., un proiect care era gata în 1989 a fost făcut praf de toată clasa politică de după 1990.

Nu știu câți din cei care vin spre Râmnicu Vâlcea cu mașina, atunci când coboară Deduleștiul, nu remarcă, departe, una dintre cele mai impresionante lucrări din România. Da, în zare se vede un viaduct lung de 1 km și înalt de 300 de metri. Ce este cu acel viaduct? Este cel mai grav eșec al României postdecembriste pentru județele Vâlcea și Argeș și, de ce nu, pentru toată infrastructura feroviară a României.



În anii '80 (mai bine spus 1978), fostul lider comunist Nicolae Ceaușescu ia o decizie, printre puținele înțelepte, de a realiza o cale ferată dublă pe Valea Oltului, dar și un tronson nou, dublu, între Râmnicu Vâlcea și Vâlcele (localitate în județul Argeș), o cale ferată nouă, de aproximativ 40 de km lungime, care scurta semnificativ drumul cu trenul de la Râmnic la Pitești. Adică un drum feroviar pe

care, în prezent, cu un accelerat, îl parcurgi în trei ore, prin Slatina, l-ai fi parcurs într-o oră, cu același tip de tren, sau în 45 de minute cu un rapid, pe noua rută proiectată.

Era cel mai amplu proiect feroviar din acel deceniu pentru România, adică, de la Sibiu și până la Pitești, urma să fie electrificată calea ferată, dublată, apărând o nouă magistrală importantă pentru transporturile internaționale, care, în prezent, se fac pe Valea Jiului și Valea Prahovei.



Și astfel a început proiectul, 4 noi tunele pe Valea Oltului, pe sectorul Căciulata – Gura Lotrului, terasament ridicat și din cauza barajului de la Turnu. Dar cel mai important proiect era Râmnicu Vâlcea Est – Vâlcele. Dar și cel mai amplu. Astfel, s-a construit un nou pod feroviar peste râul Olt, în zona de

nord a municipiului, și s-a decis construcția noii gări în Goranu. Comuna Goranu dispare și devine localitate componentă a orașului și începe cel mai greu traseu: Goranu – Budești – Golești – Ciofrângeni – Zamfirești – Vâlcele. Mii de oameni sunt aduși pe acest șantier care efectiv taie zona subcarpatică dintre cele două județe. Se ridică cele mai înalte viaducte din România (să nu uităm, în timpul celei mai dure politici de austeritate), se mută dealuri, se toarnă, pe sute de metri, ciment, până la marnă. Dealurile sunt calcaroase, trebuie bine ancorat tot suportul de transport. În orice caz, deși era extrem de dificil totul, de la materiale, sol, termene, în 1989 deja tronsonul se apropia de finalizare, în procent de peste 80%. Sunt aduse garnituri de tren în zona micuței construcții a gării Râmnicu Vâlcea Est.



Mai mult, gara din Bujoreni, situată imediat la nord de municipiu, se modernizează, sunt extinse terminalele de mărfuri și sunt concepute proiecte pentru redimensionarea acestei gări. Bujoreniul devenea un nod vital pe calea ferată, realizând joncțiunea cu magistrala veche: Râmnicu Vâlcea – Băbeni – Drăgășani – Piatra Olt. Adică era nodul pentru București, via

Pitești. Termenele erau din ce în ce mai din scurte, atât de categorice încât, în Mersul Trenurilor pentru 1990, care apare în vara lui 1989, un tren rapid și două accelerate sunt trecute ca mergând pe noua rută.

Se lucra zi și noapte, sub viaductele uriașe erau case, iar munca era extrem de grea și periculoasă. Lucrările sunt prinse de iarnă și de evenimentele pe care le cunoaștem, cele din 1989. După revoluție, se întâmplă un paradox, deși se lucra încă la acest șantier, în loc să înainteze, involuau. După doar câțiva ani, lucrarea este stopată, companiile care lucrau aici, de la ACF până la tunele și altele, intră pe panta dezastrului economico-financiar. Proiectul, care era aproape de finalizare în 1989, se îndreaptă spre dezastru.

Apare cea mai mare minciună în 2000, când Traian Sabău, candidatul la primăria Râmnicului din partea PSD, vine împreună cu Adrian Năstase, în campanie, și promite relansarea acestui proiect, deși primarul de oraș nu avea nimic în comun cu aceste lucrări. Dar Sabău fusese unul dintre directorii ACF și deci putea prosti lumea. A și făcut-o. S-au dat niște fărâme de banj, dar pentru o companie care a adunat toată șina și a dispărut cu ea, cu tot. Asta în doar doi ani.

Astăzi nu mai este nimic, decât viaducte și poduri neterminate, un terasament gol, clădirea gării din Goranu, o dărăpănătură insalubră, unde dorm boschetarii.



Acest proiect a intrat în ecuații și promisiuni politice, ultimul care se bătea cu el în piept era Aurel Vlădoiu.

Proiectul se află undeva pe locul 17 în Master Planul de Transport, dar cu termen de finalizare 2030.

În fine, suntem în prezent, într-un oraș în care nimeni nu merge cu trenul la Sibiu sau

București, avem o gară în renovare, ultra modernă, dar fără trenuri, adică pentru două, trei personale și câteva motoare. De la Râmnic până la București, cu cel mai performant tren se fac 5 ore, în timp ce cu mașina – aproximativ 2 ore...

Și mai e ceva de amintit, podul de cale ferată din zona Nord a ucis, până acum, cel puțin 10 persoane care s-au încumetat să-l traverseze pe zone unde nu există traverse, acestea fiind furate. Nimeni nu a plătit pentru aceste pierderi de vieți omenești...

**Sursa:** <https://www.ramnicuva>