

Ministrul Transporturilor vrea să folosească PNRR pentru reabilitarea căii ferate și se gândește la trenuri de mare viteză

15 ianuarie 2021



Planul Național de Reziliență și de Redresare este o oportunitate să investim până în 2026 în reabilitarea și reînnoirea căii ferate, astfel încât să eliminăm cele în jur de 500 de restricții de viteză, iar pentru următorul deceniu să ne gândim la trenuri de mare viteză, a declarat, vineri,

ministrul Transporturilor și Infrastructurii, Cătălin Drulă, într-o conferință de presă.

Potrivit acestuia, politica investițională a României în ultimul timp a vizat proiecte de anvergură, care durează foarte mulți ani și presupun sume mari, iar în timpul acesta restul rețelei feroviare s-a degradat, pentru că bugetul de stat nu a dispus de banii necesari pentru reparații și reabilitări.

"Politica investițională a României în ultimii 15 ani a fost investiții mari din fonduri europene într-un singur coridor practic, în coridorul Nădlac-Curtici, proiecte ample, de reconstrucție completă, cu valoare de miliarde de euro, spre exemplu acum între Deva și Arad este un proiect de 2 miliarde de euro, proiecte care durează 4-6-8-10 ani. Între București și Constanța am avut în lucru 10 ani acest coridor și am investit un miliard de euro. Concentrarea pe un singur coridor a lăsat restul rețelei, fie că vorbim de magistrala București-Craiova sau București-Suceava, să se degradeze, pentru că bugetul de stat, alocările au fost insuficiente an de an. Și aici spuneam că mă voi lupta în acest an ca în

bugetul de stat să avem o alocare bună, dar cred că Planul Național de Reziliență și Redresare, PNRR, este o oportunitate foarte bună și aș vrea să facem o schimbare de optică acolo. Să nu ne gândim la partea feroviară din PNRR doar ca la aceste proiecte mari, enorme de reconstrucție de la zero a unor coridoare, ci să beneficiem de această șansă, ca să facem exact ce este numele programului. Adică o reformă în acest domeniu, să facem acele reînnoiri ale magistralelor, acele eliminări ale restricțiilor de viteză", a explicat Drulă.

Potrivit acestuia, în prezent sunt în vigoare în jur de 500 de restricții de viteză, iar numărul lor crește anual, pentru că nu sunt suficienți bani alocați pentru reparațiile infrastructurii feroviare.

"Sunt în jur de 500 de restricții de viteză pe calea ferată. Aceste restricții cresc de la an la an, practic ritmul de reparare pe care îl are MTI nu face față degradării căii ferate. Cred că PNRR ar reprezenta o oportunitate să facem un salt. Dacă am lua genul ăsta de bani și am investi până în 2026 în reabilitarea, reînnoirea căii ferate - schimbare de șine, de traverse, de subinfrastructură, de piatră spartă, terasament - am face ce n-am reușit să facem, să zicem, în ultimii 15 ani în termen de sume investite și de aducere la viteză constructivă a coridoarelor existente. Asta ne permite să readucem călătorii pe calea ferată, în momentul în care timpii scad și nu mai faci 10 ore de la București la Timișoara, de exemplu, și să ne gândim în perspectivă pentru următorul deceniu la extinderi. Mă refer la 2030 - 2040 poate în zona de tren de mare viteză - high speed rail - care este peste 230 km/oră", a menționat ministrul.

Sursa: <https://www.agerpres.ro/economic-intern/>