

Cum se circulă pe liniile principale de cale ferată și cât au scăzut vitezele față de anii 80' și 90'

24 februarie 2021



Dincolo de cele opt magistrale feroviare, alte 15 linii principale fac legătura între acestea și conectează cele mai importante orașe ale țării, însă la viteze care destul de rar depășesc media de 50 km/h. Cu trenurile Regio vitezele medii sunt 35-40 km/h și puține sunt porțiunile unde aceste trenuri depășesc 60 km/h. În aceste condiții, mașina câștigă în multe cazuri lupta cu trenul, mai ales că timpii au crescut față de acum două - trei decenii pe rute precum Timișoara - Arad, Podu Olt - Piatra Olt sau Mărășești - Galați.

Informația pe scurt

- Cele mai cunoscute linii principale sunt Timișoara - Oradea, Simeria - Filiași, Suceava - Ilva Mică, Iași - Pașcani, Mărășești - Galați, Buzău - Fetești și București - Craiova (via Pitești).
- 15 linii principale au, în total, peste 2.000 de km, iar viteza medie pentru cele mai rapide trenuri IR este undeva între 50 și 60 km/h, în timp ce trenurile Regio au 35 - 40 km/h.
- Cele mai lungi linii principale sunt București - Pitești - Craiova, Suceava - Ilva Mică și Filiași - Simeria și vitezele mici de pe linii precum acestea fac ca drumul cu trenul să dureze enorm de la un capăt în altul al țării.
- De la Cluj la Suceava sunt 322 km, dar niciunul dintre cele patru trenuri pe zi nu face mai puțin de 6 ore și 40 de minute. Cu mașina, pe cea mai scurtă rută, cei 303 km pot fi parcurși în sub 5 ore dacă nu este trafic intens.

- Vitezele sunt mici nu doar fiindcă nu s-au făcut modernizări în ultimii 30 de ani, dar și fiindcă o parte dintre linii sunt simple și neelectrificate. Unele trenuri staționează mult fiindcă trebuie să aștepte alte trenuri din direcție opusă.
- De la Timișoara la Iași sunt trei trenuri pe zi și distanțele variază între 789 și 849 km, călătoria durând între 15 și 18 ore. În anii 90 cele mai rapide trenuri expres reușeau rar să facă sub 13 ore. Cu mașina, cea mai scurtă variantă este 637 km, sub 10 ore, dar în general drumul între cele două orașe poate dura 11-12 ore.
- Pe aproape toate liniile principale călătoria cu trenul este mai lentă decât cea cu mașina, dat fiind că sunt și trenuri IR cu viteze medii de sub 45 km/h și Regio cu viteze de 35 km/h.

Când este vorba de calea ferată, în ultimii ani s-a discutat mult despre magistrale, cum ar fi București - Constanța, timpii de mers de pe București - Brașov sau lucrările de pe Coridorul IV, dar s-a vorbit mult mai puțin despre liniile principale care fac legătura între magistrale. Sunt câteva proiecte de modernizare pentru aceste linii, dar până atunci vitezele rămân destul de mici.

Linia 310 Timișoara - Arad - Oradea, 178 km

Cea mai importantă linie principală din vestul țării leagă cele mai mari trei orașe din regiune și este o legătură între magistralele 900, 200 și 300.

Linia este electrificată pe 64 km, între Timișoara și Utvinișu Nou

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 178 km

1980: 2 ore 52 minute - 4 ore și 27 minute
 1989: 2 ore și 58 minute - 4 ore și 14 minute
 1995: 3 ore și 8 minute - 4 ore și 23 minute
 1998: 2 ore și 25 minute - 4 ore și 44 minute
 2005: 2 ore și 34 de minute - 5 ore
 2015: 2 ore și 56 minute - 4 ore și 27 minute
 2021. 3 ore și 9 minute - 4 ore și 35 minute

În anii 90 și în 2000 erau și trenuri IC între Arad și Timișoara.

În prezent pe două treimi din linia limita de viteză este de 100 km/h și pe restul de 50-70 km/h, dar cele mai rapid trenuri au o medie de sub 60 km/h.

CFR Infrastructură anunțase în octombrie că a fost lansată licitația pentru modernizarea căii ferate Arad - Timișoara, fiind vorba de două loturi în valoare totală de 3,9 miliarde lei (aproximativ 800 milioane euro).

Cu mașina, drumul Timișoara - Oradea poate fi parcurs în 2 ore și jumătate.

Linia 502 Suceava - Vatra Dornei - Ilva Mică, 191 km

Linia este electrificată și oferă unul dintre cele mai frumoase peisaje din rețeaua feroviară românească.

Linia este tranzitată de trenuri de foarte lung parcurs, precum Iași - Timișoara sau Cluj - Galați. Niciodată nu a fost o linie rapidă, dat fiind și relieful, și în cei mai buni ani vitezele medii au fost în jurul a 50 km/h.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 191 km

1980:	4	ore	și	12	minute	-	4	ore	și	42	minute
1989:	4	ore	și	51	minute	-	5	ore	și	27	minute
1996:	3	ore	și	43	minute	-	4	ore	și	30	minute
2005:	4	ore	și	4	minute	-	4	ore	și	21	minute
2015:	4	ore	și	4	minute	-	5	ore	și	jumătate	
2021:	4	ore	și	1	minut	-	5	ore	și	2	minute

În prezent pe foarte scurte porțiuni trenurile ating 80 km/h, dar cel mai adesea rulează cu 55 - 65 km/h.

Nu prea au existat trenuri Personale directe pe toți cei 191 km, cu mici excepții, de exemplu în 2015 erau două pe sens, dar făceau peste 5 ore.

În 1996 circulau trenuri Expres pe această linie, trenurile E 35 și perechea sa 36, Timișoara - Iași care nu oprea la Ilva Mică ci pe linia 502 oprea doar la Suceava, Mestecăniș și Vatra Dornei. E 36 făcea 2 ore și 7 minute pe cei 117 km dintre Vatra Dornei Băi și Suceava, cu 30 de minute mai puțin decât cel mai rapid tren din prezent.

Foarte recent CFR SA a lansat licitația pentru elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic pentru modernizarea liniei Pojorâta - Suceava, 85 km de pe această linie.

Cu mașina drumul Suceava - Ilva Mică poate fi parcurs în 5 ore și jumătate.

În 1995-96 a circulat probabil cel mai rapid tren Timișoara - Iași, expresul 36 și perechea sa, E 35. Timpii erau excelenți și opririle puține: Timișoara (19.20) - Aradu Nou (20.00) - Deva (22.03 - 22.06) - Alba Iulia (22.56) - Teiuș (23.17 - 23.24) - Dej (1.11 - 1.18) - Vatra Dornei (3.49) - Mestecăniș (4.15) - Suceava (5.56 - 6.01) - Iași (7.39).

Linia 901 București - Pitești - Craiova, 250 km

Până în 1950 linia a făcut parte din magistrala București - Timișoara, dar apoi s-a dat în folosință actuala variantă, cu 41 km mai scurtă, via Caracal. 901 este cea mai lungă linie principală.

Pe linia 901 vitezele medii nu au fost niciodată foarte ridicate, dar în general au depășit 60 km/h. Trenurile personale erau însă foarte lente și făceau peste 7 ore.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 250 km:

1980: 4 ore și 27 minute - 6 ore și 54 minute

1989: 4 ore și 59 minute - 6 ore și 52 minute

1995: 4 ore și 34 minute - 7 ore și 42 minute

1998: 4 ore și 6 minute - 7 ore și 29 minute

2015: 4 ore și 8 minute - 5 ore și 5 minute

2021: 4 ore și 20 minute - 5 ore și 9 minute

În prezent nu mai există trenuri Regio de la un capăt la altul pe această linie. Limita de viteză este 100 km/h între București și Pitești și de 80 km/h între Pitești și Piatra Olt.

Linia este neelectrificată, cu excepția a 9 km dintre București și Chitila).

Cu mașina drumul București - Craiova poate fi făcut în trei ore și jumătate

Linia 202 Filiași - Tg Jiu - Petroșani - Simeria, 201 km

Este o cale ferată care face legătura între magistralele 900 și 200 și este celebră în istorie pentru porțiunea Bumbesti - Livezeni terminată la câțiva ani după al II-lea Război Mondial și rămasă în istorie pentru modul în care a figurat intens în propaganda comunistă prin "brigăzile voluntare de tineret" și prin expresia "răsuna valea". Pe cei 31 km erau 39 de tuneluri și 35 de poduri și viaducte. Pe de altă parte, înainte de 1942 erau gata ceilalți 170 km ai liniei 202 și cei 31 km dintre Bumbesti și Livezeni au fost construiți după proiectele marilor ingineri din perioada interbelică.

Linia care trece prin Valea Jiului străbate peisaje frumoase mai ales în zona Subcetate și în zona pasului Bănița - Merișor, la 720 metri altitudine, în munții Șureanu.

Nu a fost niciodată o linie de viteză și a fost tranzitată de trenuri de lung parcurs precum București - Arad sau București - Cluj. Filiași - Cărbunești este cea mai rapidă porțiune, cu maxime de 100 km/h, în timp ce pe Bumbesti - Livezeni viteza maximă este 45 - 50 km/h.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 201 km:

1980: 3 ore și 40 de minute - 5 ore și 34 minute

1989: 3 ore și 50 de minute - 6 ore și 12 minute

1996: 4 ore și 14 minute - 6 ore și 41 minute

2005: 3 ore și 56 minute - Peste 6 ore cu două trenuri Personale

2015: 4 ore și 17 minute - Peste 6 ore cu o schimbare

2021: 4 ore și 5 minute - 4 ore și 56 minute

În 2015 existau între Simeria și Târgu Jiu personale cu mers de accelerat care făceau sub 3 ore și 10 minute pe 131 km.

Linia este electrificată

Cu mașina drumul durează cam 3 ore - 3 ore și 20 minute.

Lina 201 Podu Olt - Rm Vâlcea - Piatra Olt, 164 km

Este o linie care face legătura între liniile 200 și 901 și între Transilvania și sudul țării. Linia de pe valea Oltului traversează poduri, tunele și viaducturi spectaculoase și, dat fiind relieful complicat, nu a fost niciodată o linie de viteză și timpii sunt mai mari decât acum 25 de ani. Cele mai frumoase porțiuni sunt în zona defileului Oltului.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 164 km:

1980: 2 ore și 56 minute - 4 ore și 35 minute

1989: 3 ore și 21 minute - 5 ore și 21 minute

1996: 3 ore și 5 minute - 4 ore și 37 minute

2005: 2 ore și 45 minute - 5 ore și 13 minute

2015: 2 ore și 55 minute - 4 ore și 57 minute

2021: 3 ore și 16 minute - 5 ore și 15 minute

Cea mai rapidă porțiune este Rm Vâlcea - Drăgășani unde limita de viteză este 120 km/h, dar sunt și porțiuni consistente de sub 50 km/h.

Trenurile IR care tranzitau linia au fost transformate în "Regio Expres" de către CFR Călători la început de 2021, timpii de parcurs rămânând la fel, în timp ce prețul biletelor este mai mic. Vitezele medii ale acestor trenuri IR erau oricum mici, de aproximativ 50 km/h.

Linia este neelectrificată

Cu mașina drumul durează aproximativ 2 ore și 40 minute

Linia 606 Iași - Pașcani, 76 km

Face legătura între magistralele 500 și 600 și pe ea circulă trenuri de lung parcurs precum București - Iași sau Iași - Timișoara. Între Iași și Podu Iloaiei trenurile ating și 120 km/h, iar între Ruginoasa și Pașcani, 90 km/h.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 76 km:

1980: 69 - 99 minute

1989: 68 - 95 minute

1996: 60 - 90 minute

2005: 60 - 86 minute

2015: 66 - 87 minute

2021: 61 - 97 minute

Linia este electrificată

Linia 501 Adjud - Comănești - Ghimeș - Siculeni, 150 km

Linia străbate Carpații Orientali, pe frumoasa vale deschisă de râul Trotuș.

Este o linie principală printr-o zonă cu relief complicat și face legătura între magistralele 500 și 400.

În 1978 un accelerat făcea între Ciceu (cum se numea atunci Siculeni) și Adjud doar două ore și 20 de minute, cu 40 mai puține decât cel mai rapid tren din prezent.

Un singur tren IR trece pe această linie: nou introdusul tren Brașov - Iași.

Sunt mici porțiuni unde trenurile depășesc 80 km/h.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 150 km:

1980: 2 ore și 31 minute - 3 ore și 36 minute
1989: 2 ore și 46 minute - 3 ore și 49 minute
1996: 2 ore și 48 minute - 4 ore și 3 minute
2005: 2 ore și 56 minute - 4 ore și 34 minute
2015: 3 ore și 4 minute - 4 ore și 39 minute
2021: 2 ore și 59 minute - 4 ore și 21 minute

Linia este electrificată

Cu mașina drumul durează cam 2 ore și jumătate

Linia 401 Cluj - Dej - Ilva Mică, 131 km

Este o linie din Transilvania parcursă de trenuri de lung parcurs, iar la Ilva Mică se conectează cu linia 502 către Suceava. Pe linia 401 timpii de parcurs au crescut cu aproape jumătate de oră în 25 de ani.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 131 km:

1980: 2 ore și 11 minute - 3 ore și 40 minute
1989: 2 ore și 17 minute - 3 ore și 34 minute
1995: 2 ore și 7 minute - 3 ore și 21 minute
2005: 2 ore și 16 minute - 3 ore și 36 minute
2015: 2 ore și 32 de minute - 3 ore și 23 minute
2021: 2 ore și 35 minute - 4 ore și 58 minute

CFR SA a anunțat recent că a lansat licitația pentru elaborarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată dintre Apahida și Ilva Mică, 119 km de pe această linie.

Linia este electrificată

Cu mașina drumul durează cam 2 ore și 20 minute

Linia 402 Oradea - Satu Mare - Halmeu, 156 km, neelectrificată

Este o legătură între magistralele 300 și 400 și foarte rar trenurile internaționale de pasageri au trecut granița în Ucraina pe la Halmeu.

De la Oradea la Halmeu sunt două trenuri pe sens, iar de la Halmeu la Oradea unul și călătoria durează cam 3 ore jumătate. De la Satu Mare la Halmeu sunt peste 10 trenuri pe sens pe zi, 27-29 minute pe 23 km.

Între Oradea și Satu Mare timpii de parcurs nu s-au schimbat mult de-a lungul ultimelor patru decenii, iar viteza maximă este 100 km/h în prezent.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 133 km dintre Oradea și Satu Mare:

1980: 1 oră și 54 minute - 3 ore și 17 minute

1989: 2 ore și 3 minute - 3 ore și 14 minute

1996: 1 oră și 41 minute - 3 ore și 29 minute

2005: 2 ore și 2 minute - 3 ore și 6 minute

2015: 1 oră și 54 minute - 3 ore și 34 minute

2021: 1 oră 54 minute - 3 ore și 8 minute

Cu mașina drumul durează cam două ore între Oradea și Satu Mare.

Linia 702 Fetești - Buzău, 129 km, electrificată

În anii 70 și 80 pe această linie care face legătura între magistralele 800 și 500 circulau multe tenuri sezoniere către litoral, inclusiv trenuri internaționale de lung parcurs.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 129 km:

1989: 1 oră și 42 minute - 3 ore și 25 minute

1995: 1 oră și 36 minute - 3 ore și 10 minute

2005: 2 ore și 39 minute - 3 ore și 26 minute

2015: 2 ore și 40 minute - 3 ore și 59 minute

2021: 1 oră 56 minute - 2 ore și 29 minute

În prezent sunt foarte scurte porțiuni unde trenurile trec de 110 km/h, limita pentru mare parte a liniei fiind 80 km/h.

Pe această rută circulau și personalele de lung parcurs către Litoral și aveau mers de accelerat. Spre exemplu, personalul 8101 făcea în 1998 sub două ore și zece minute, mers demn de un accelerat.

Cu mașina drumul durează cam două ore.

Linia 704 Mărășești - Galați, 104 km

În 1989 s-au început lucrările pentru electrificarea a 80 de km pe ruta Doaga - Tecuci - Barboși și nici acum lucrările nu s-au terminat, fiind la 90%. Din acest motiv, linia nu

poate fi folosită cu locomotive electrice, iar trenurile de marfă trebuie să ocolească ore bune. Este, alături de București - Grădiștea - Giurgiu, un alt proiect care arată neputința României în a moderniza infrastructura.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 104 km:

Linia face legătura între magistralele 500 și 700

1980: 1 oră și 47 minute - 3 ore și 28 minute

1996: 1 oră și 47 minute - 2 ore și 50 minute

2005: 2 ore și 10 minute - 2 ore și 52 minute

2015: 2 ore și 24 minute - 2 ore și 55 minute

2021: 2 ore 28 minute - 2 ore 40 minute (doar Regio)

Între Tecuci și Barboși (73 km) există și trenuri IR, cel mai rapid făcând 74 de minute.

Cu mașina drumul durează cam o oră și jumătate.

Linia 405 Deda - Tg Mureș - Războieni, 113 km

În 1978 un accelerat făcea o oră și 46 de minute pe cei 113 km, în prezent timpii sunt cam cu 40 de minute mai mari. Tot atunci erau patru personale pe zi de la Deda la Războieni, iar cel mai rapid făcea sun 2 ore și 40 minute.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 113 km:

1980: 2 ore și 3 minute - 2 ore și 53 minute

1996: 2 ore și 2 minute - 2 ore și 54 minute

2005: 2 ore și 15 minute - 3 ore și 2 minute

2015: 2 ore 40 minute - 4 ore și jumătate cu o schimbare de tren

2021: 2 ore și 23 minute - 3 ore și 50 minute (nu există tren direct)

Viteza maximă este de 80 km/h între Războieni și Tg Mureș. Trenurile IR circulă cu o medie de 55 - 60 km/h, iar cele cu R, cu 40 - 45 km/h.

Linia este neelectrificată

Linia 212 Ilia - Lugoj, 83 km

Face legătura între magistralele 200 și 900, iar viteza maximă este 80 km/h. Timpii de parcurs au scăzut față de anii 80.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 83 km:

1980: 74 minute - 2 ore și 18 minute
1989: 79 minute - 2 ore și 41 minute
1996: 90 minute - 2 ore și 40 minute
2005: 98 minute - 2 ore și 58 minute
2015: 95 minute - 2 ore și 26 minute
2021: 91 minute - 2 ore și 18 minute

Linia 208 Sibiu - Copșa Mică, 45 km

Este o linie scurtă neelectrificată care face legătura între magistralele 200 și 300. Până acum câțiva ani trecea și un tren accelerat, în timp ce în anii 80 linia era traversată și de rapidul internațional Orient - Expres București Paris care la dus mergea prin Făgăraș - Sibiu - Copșa Mică, iar la întors pe M300 Copșa Mică - Sighișoara.

Cât făcea cel mai rapid, dar și cel mai lent tren pe cei 45 km:

1980: 38 minute - 82 minute
1989: 41 minute - 78 minute
1996: 42 minute - 81 minute
2005: 66 minute - 75 minute
2015: 46 - 68 minute
2021: 77 minute - 88 minute

Sursa: https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara