

# Bilanț trist la 67 de ani de la inaugurarea Podului Prietenia, Giurgiu-Ruse: două trenuri pe zi

20 iunie 2021

Duminică, 20 iunie 2021, se împlinesc 67 de ani de la inaugurarea Podului Prietenia, rutier și feroviar, care face legătura între Giurgiu și Ruse, pe malurile românesc, respectiv bulgăresc al Dunării. Din păcate, în momentul de față, podul este traversat de o singură pereche de trenuri de călători pe zi.



Proiectat de V. Andreev și deschis la data de 20 iunie 1954, podul are 2,8 kilometri lungime și este unul dintre cele două poduri peste Dunăre, alături de Podul Calafat-Vidin, în sectorul de graniță dintre România și Bulgaria, restul traficului fiind preluat de bacuri. Construcția a durat doi ani și jumătate și a beneficiat de sprijinul URSS la acea vreme.

Podul Prietenia are atât o punte rutieră cu două benzi, cât și una pentru traficul feroviar (linie simplă), precum și trotuare pentru pietoni. Secțiunea centrală de 85 m lungime poate fi ridicată pentru a permite trecerea navelor mai mari, însă această facilitate nu a mai fost utilizată de multă vreme.

## CFR Călători ne momește cu city break la 67 de ani de la inaugurarea Podului Prietenia



“Weekendul aceasta se fac 67 de ani de la inaugurarea Podului Prieteniei Giurgiu-Ruse. La momentul inaugurării, acesta era cel mai mare pod combinat – feroviar, rutier și pietonal – din Europa. Podul are o lungime de peste 2,2 kilometri, iar secțiunea centrală de 85 m lungime se poate ridica pentru a permite trecerea navelor mari. Ia-ți acum biletele pentru un city break în Ruse de pe [www.cfrcalatori.ro](http://www.cfrcalatori.ro)!”, se arată într-o

postare de pe [contul oficial de Facebook al CFR Călători](#), însoțită de hashtag-urile #AnulEuropeanAlCăilorFerate2021 și #EUYearofRail.

## Trenurile de Istanbul și Salonic nu mai circulă



Ceea ce omite însă să spună operatorul feroviar de stat este că voiajul feroviar dintre România și Bulgaria este foarte inactiv. Și nu din vina sa.

Pe Podul Prietenia mai circulă în momentul de față o singură pereche de trenuri operate de CFR Călători. Din București Nord și până la Ruse, pe o distanță ridicolă dacă ne uităm pe hartă, trenul R1095 face nici mai mult, nici mai puțin de două ore și 45 de minute

(pleacă la 11,00 și ajunge la 13,45). La fel stau lucrurile și la întoarcere: R1094 pleacă din Ruse la 14,15 și ajunge în Gara de Nord din București la 17,00.

Numărul redus de trenuri care traversează podul este, în parte, cauzat de restricțiile impuse în contextul pandemiei de coronavirus. În mod normal, în sezonul estival, pe aici treceau trenuri care făceau legătura între București, pe de o parte, și Sofia, Salonic și Istanbul, pe de altă parte. Anul trecut nu au circulat și nici în acest an nu au fost puse (încă) în mișcare, în pofida relaxării restricțiilor.

## Incompetența statului român: de 16 ani nu a reușit să repare un pod



Dar vina principală pentru durata mare a călătoriei și numărul redus de trenuri o poartă incompetența statului român de a reconstrui podul de la Grădiștea, peste râul Argeș, pe ruta directă București-Giurgiu, prăbușit în 2005.

Pe ruta directă, între București Nord și Giurgiu Nord erau 85 km. De 16 ani, de când trenurile ocolesc pe la Videle, distanța dintre

cele două orașe a ajuns la 118 km. Durata călătoriei s-a dublat, față de cea prezentată în Mersul Trenurilor din 1999-2000, consultat de Club Feroviar.

Abia pe 4 decembrie 2020 a fost semnat, cu austriecii de la Porr Construct, contractul de lucrări pentru reconstrucția a două viaducte și patru poduri pe linia București-Giurgiu, inclusiv cel de la Grădiștea. Proiectul de investiții are o valoare totală, inclusiv TVA, de 655.187.000 lei, din care lucrările propriu-zise de construcții-montaj reprezintă 560.513.000 lei. Va mai dura însă doi ani de zile până să se reia circulația.

## **Pe Podul Noua Europă trece tot o singură pereche de trenuri pe zi**



Celălalt pod peste Dunăre dintre România și Bulgaria, Podul Noua Europă de la Calafat-Vidin, este mult mai nou, fiind inaugurat de partea bulgară în 2013.

Numai că și pe aici trece zilnic tot o singură pereche de trenuri de călători. Podul este cvasi-inutil, din cauza faptului că pe malul românesc al fluviului, infrastructura feroviară este într-o stare avansată de degradare, iar viteza de deplasare pe sectorul Golenți-Segarcea este limitată la 30 km/oră.

Singura porțiune la standarde europene este cea nou construită dintre Golenți și pod, de numai 3 km, pe care se poate circula cu 160 km/oră și este și electrificată. În rest, până la Craiova, unde se face legătura cu Magistrala 900, linia este simplă, neelectrificată și cu numeroase restricții și limitări de viteză. Între Segarcea și Craiova, viteza maximă este de 70 km/oră. Din aceste cauze, traseul de puțin peste 100 km dintre pod și Craiova este parcurs în mai bine de trei ore de trenurile de călători.

**Sursa: Club Feroviar**