

„Trenuri bine păzite”, trenuri pierdute pe câmp! Rușinea fără sfârșit a Căilor Ferate Române

7 august 2021



Trenul, varianta ecologică de transport este, în România, o alternativă mai puțin folosită. Nici nu e de mirare, dacă ne gândim la condițiile de călătorie precare, la prețurile foarte mari practicate de CFR Călători și la timpul exagerat de lung petrecut pe șine. Acesta este subiectul cel mai dezbătut de

opinia publică în ulimele zile. O companie cu mii de angajați, care promite restructurări și îmbunătățiri, este una păguboasă pentru stat și neprietenoasă pentru călători.



CFR Călători are, la fel ca acum 10 ani, aproximativ 12.0000 de angajați și datorii de peste 300 de milioane de lei. Investițiile au cam lipsit în ultimii 30 de ani. Vorbim aici atât de cele în trenuri modern, cât și de investițiile în infrastructura feroviară. Acum, ministrul Transporturilor, Cătălin Drulă, anunță mai investiții în CFR. Vrea să cumpere 20 de trenuri electrice și să crească viteza pe șine. Până atunci, călătorii mai au de îndurat.

Timișorenii suferă și ei atunci când aleg să circule cu trenul. Deși autoritățile feroviare ne îndeamnă să mergem vara spre litoral cu trenul, riscurile sunt mari. Garniturile întârzie cu orele, vagoanele vechi nu au aer condiționat, iar toaletele... cum le știm — murdare.



Ce varinate avem? Un drum pe calea ferată din Timișoara la Mangalia durează 15 ore. Prețul unui bilet, pe scaun, la clasa a doua, este de 110 lei. Pentru un pat în vagonul de dormit trebuie să scoatem din buzunar 240 de lei.

Să încercăm autobuzul? O cursă de la Timișoara la malul mării costă 176 de lei și durata este asemănătoare, aproximativ 15 ore. Trebuie să luăm în considerare că autocarul va opri în multe stații, dar că cele mai mute companii au vehicule destul de noi și oferă aer condiționat.

Dacă optăm să mergem la mare cu mașina personală, traseul cel mai utilizat este prin București. Facem puțin peste 9 ore. Asta dacă nu dăm de ambuietaje pe drumurile naționale sau pe Autostrada Soarelui. Consumul de benzină poate ajunge la 60 de litri și costul se ridică la peste 350 de lei. Însă, dacă în mașină sunt patru persoane, costul se împarte, și fiecare ar plăti sub 100 de lei.



Avion? Din păcate, din Timișoara nu mai există zboruri spre Constanța. Deși anul trecut timișorenii puteau să zboare într-un timp scurt până la malul mării, de anul acesta nu mai au această opțiune. Există varianta de a lua un avion până în București și de acolo să vă continuați drumul cu autobuzul sau trenul, însă puțini aleg opțiunea aceasta.

Săptămâna trecută, timișorenii care au venit din Mangalia cu trenul au avut parte de o călătorie de coșmar. Au ajuns în Gara Timișoara Nord după 30 de ore petrecute în vagoane.

IR 1991 a plecat miercuri, 28 iulie, la ora 19:40 din Mangalia și ar fi trebuit să ajungă la Timișoara joi, 29 iulie, la 10:48, însă a stat aproape 10 ore în câmp.

Primul incident a fost înregistrat în București. Vijelia a rupt liniile de contact și trenul nu a mai putut înainta. În județul Mehedinți, locomotiva s-a stricat și a fost înlocuită. Însă și cea de-a doua s-a defectat. Abia cu o a treia locomotivă garnitura și-a reluat drumul.

Călătorii au ajuns la Caransebeș. Însă și aici au rămas blocați, tot din cauza locomotivei. Au fost transferați în altă garnitură, care, după 30 de ore, a ajuns în Timișoara.

Astfel de „aventuri” au loc tot timpul pe calea ferată. Și asta din cauza materialului rulant vechi, dar și al șinelor deteriorate.

De exemplu, Magistrala 900, care leagă Timișoara de București, este extrem de veche și nu a avut parte decât de peteceli. Dacă înainte de anii '90, trenurile care plecau din Timișoara ajungeau în București în 9 ore, acum călătorii pierd chiar și 12 ore pentru a ajunge în Capitală. Sunt, pe traseu, 70 de porțiuni unde trenurile merg cu restricții de viteză, 10–15 km/h, din cauza șinelor degradate.

Acum, situația este și mai grea, din cauza caniculei. Au fost instituite măsuri speciale de circulație pe calea ferată.

„În intervalele orare în care temperatura în șină ajunge la 50–55 de grade, pe intervalele de stații unde situația o impune, se reduce viteza de circulație a trenurilor cu 20–30 km/h față de viteza normală, astfel încât traficul feroviar să se desfășoare în depline condiții de siguranță.

De asemenea, CFR SA transmite periodic operatorilor de transport feroviar de călători pe ce intervale de stații sunt introduse aceste limitări ale vitezei de circulație, astfel încât fiecare operator de transport să informeze din timp pasagerii despre condițiile speciale de trafic, care se aplică în anumite intervale orare, în care se înregistrează temperaturi ridicate la nivelul liniei de cale ferată”, a transmis CFR SA.

Asociația Pro Infrastructură cere schimbări urgente

Incidentele de pe calea ferată provocate de vremea rea pot fi preîntâmpinate și evitate. Spun membrii Asociației Pro Infrastructură. Asta ar reduce întârzierea trenurilor, atât vara, cât și iarna. Însă, pentru asta, companiile statului ar trebui să lucreze împreună. „Trenul cu mulți copii rămas noaptea între stații a adus în atenția opiniei publice un fenomen frecvent în ultimele decenii: blocarea traficului feroviar din cauza copacilor doborâți de vânt. Două zile mai târziu, sâmbătă, avem evenimente similare pe alte trei magistrale.

Tiparul este același: întârzieri de sute de minute, până când CFR Infrastructură degajează linia și repară firul de contact. Mulți copaci ruși înseamnă întârziere mai mare, chiar și 8 ore.

A venit timpul să prevenim masiv, în loc să tratăm. Să tăiem sau să toaletăm cât mai mulți dintre arborii care pun în pericol circulația feroviară, așa cum se face în multe țări. Codrul e frate cu românul, dar nu în preajma căii ferate!

Solicităm oficialilor din Regia Nationala a Padurilor — Romsilva și CFR Infrastructură să pună la punct un program de defrișare și toaletare în apropierea CF, mult mai extins decât ce se face acum, deoarece este, evident, insuficient. Propunem ca sursa de finanțare să fie chiar copacii tăiați, în loc ca Romsilva să se certe cu CFR pentru banii respective, așa cum s-a mai întâmplat.

Cerem Parlamentului să se asigure că legile care protejează pădurile nu dăunează infrastructurii, călătorilor care rămân în câmp cu orele sau proiectelor viitoare de autostradă și cale ferată, care stau blocate cu lunile în vederea scoaterii din fondul forestier”, este mesajul celor de la Pro Infrastructură.

Ministrul Transporturilor „luptă” pentru modernizarea domeniului feroviar

În timp ce românii pierd zeci de ore în trenuri sau gări, ministrul Transporturilor anunță investiții masive în domeniul feroviar. Acesta promite trenuri electrice și creșterea vitezei pe șine.

„Bătălia pe care o duc este cea de finanțare a sistemului feroviar, care are nevoie de capitalizare masivă după ani de subfinanțare și pierderile cauzate de pandemie. Pe partea de investiții din fonduri europene stăm excelent la minister: 3,1 miliarde de lei la zi (cu +22% mai mult ca anul trecut, la 31 iulie, și aproape dublu față de aceeași perioadă din 2019). Așa cum arată prognoza, ne vom atinge până la sfârșitul anului ținta propusă, de 8 miliarde de lei.

Dar capitalizarea sistemului feroviar se face cu fonduri de la bugetul de stat. Și aici, cu pierderile acumulate din anii trecuți + efectul pandemiei, e nevoie de alocarea de sume suplimentare semnificative, așa cum am justificat în cererea de rectificare a bugetului către Ministerul Finanțelor.

La rectificarea bugetară, feroviarul trebuie să fie prioritatea absolută.

De aceea m-am luptat, la începutul anului, ca în legea bugetului de stat de anul acesta, la capitolul „Întreținerea infrastructurii feroviare”, să avem un plus de 200 de milioane de lei.

Acești 200 de milioane de lei de la bugetul de stat merg exact în astfel de lucrări de înlocuire la rând a elementelor suprastructurii căii, pentru ridicarea restricției de viteză și aducerea liniei în parametrii proiectați ai liniilor.

Anul acesta va fi un record de linie reînnoită prin înlocuire la rând. Dar ținta noastră ca țară, în anii următori, trebuie să fie de cel puțin 10 ori mai mare.



Va trebui să creștem semnificativ aceste alocări de la an la an, să ajungem să discutăm de lucrări de reînnoire în valoare de miliarde de lei anual, pentru a putea aduce, în anii următori, calea ferată în zona decenței.

M-am luptat să avem o axă în PNRR pentru astfel de lucrări și mă voi lupta să ni se aloce și din bugetul de stat bani mai mulți în anii următori”, a transmis Cătălin Drulă.

În vestul țării se lucrează în continuare la calea ferată de pe Valea Mureșului. Între Simeria și Arad se lucrează la modernizarea infrastructurii. Pe aici, trenurile vor circula, promit autoritățile, cu 160 km/h. Investiția este una majoră, de 9,5 miliarde de lei, și presupune modernizarea clădirilor gărilor, pentru beneficiul călătorilor și personalului feroviar; terasamente, consolidări; lucrări de artă (61 de poduri, 107 podețe, 19 pasaje, 3 tuneluri); lucrări de electrificare, de semnalizare, pentru implementarea European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Sursa: <https://www.banatulazi.ro/>