

Bulgaria vrea noi poduri peste Dunăre, dar România nu are căi ferate de care să le lege

13 Iunie 2022



Construcția așteptată a noi poduri peste Dunăre între Bulgaria și România a fost readusă în atenția publicului bulgar aproape de îndată ce actualul Guvern de la Sofia a preluat mandatul, în decembrie 2021. Numai că locurile în care bulgarii ar vrea să construiască noi poduri au conexiuni feroviare deficitare sau chiar inexistente pe malul românesc. Aceeași situație este și în cazul celor două poduri existente, de la Giurgiu-Ruse și Calafat-Vidin.

Agencia bulgară de presă BTA a făcut o sinteză a demersurilor pentru construirea de noi poduri peste fluviu, care a fost preluată de [Agerpres](#). Club Feroviar pornește de la

această sinteză, pe care o completează cu o analiză privind situația legăturilor de cale ferată ale podurilor actuale și ale celor care ar urma să fie construite.

La Giurgiu-Ruse, conexiunea feroviară este deficitară



Podul Prietenia, de la Giurgiu-Ruse

Să începem cu cele existente. Primul pod peste Dunăre între Bulgaria și România, Podul Prietenia, Giurgiu-Ruse, a fost proiectat și construit de sovietici și inaugurat în 1954. El are o lungime totală de 2,2 kilometri și este un pod din oțel format din două punți, cea de sus având o parte carosabilă cu două benzi și cea de jos o cale

ferată cu o singură cale.

Din punctul de vedere al conexiunii feroviare, starea de degradare a podului a necesitat impunerea unei restricții de viteză de 15 km/oră pentru trenuri. Ca și cum asta nu ar fi fost de ajuns, din 2005, de când s-a prăbușit podul de la Grădiștea, circulația feroviară dintre București și Giurgiu este deviată pe la Videle, călătoria durând două ore. Abia de anul trecut se lucrează la restabilirea legăturii directe, care ar trebui să fie finalizată anul viitor.

Podul Noua Europă are cale ferată nouă, dar doar până la Golenți



Situația nu se prezintă mai bine nici în ceea ce privește cel de-al doilea pod peste Dunăre dintre România și Bulgaria, Podul Noua Europă, care leagă Vidin, în Bulgaria, și Calafat, în România.

Construcția a început în 2007, când cele două țări au aderat la Uniunea Europeană, și s-a încheiat în 2013. Acest pod de tip

“extradosed”, construit de FCC Construcción, are o lungime totală de 2 kilometri. Partea carosabilă are patru benzi, există o cale ferată cu o singură cale și o pistă combinată pentru biciclete/pasarelă pietonală.

Calea ferată este nou construită de la Golenți, pe malul românesc, până la Vidin, în Bulgaria, este electrificată și permite circulația cu viteză sporită. Numai că acest tronson are doar aproximativ 3 km, iar de la Golenți la Segarcea este impusă o limitare de viteză

de 30 km/oră. De la Segarcea la Craiova, automotoarele Siemens Desiro circulă cu o viteză ceva mai mare, de aproximativ 70 km/oră.

Cinci noi poduri peste Dunăre, avute în vedere de Guvernul bulgar



Dar să vedem ce planuri au bulgarii pentru construirea de noi poduri care să facă legătura cu România.

Pe 4 ianuarie 2022, ministrul de Finanțe de la Sofia, Asen Vasilev, a dezvăluit un pachet de investiții în infrastructură de 12 miliarde de leva (aproximativ 6,13 miliarde de euro) pentru următorii patru ani. El a spus că o parte din bani va fi folosită pentru finanțarea

construcției a patru sau cinci poduri noi peste Dunăre între Bulgaria și România.

Prim-ministrul Kiril Petkov a confirmat planul. După întâlnirea cu omologul său român, Nicolae Ciucă, la București, pe 29 aprilie 2022, șeful Guvernului bulgar a spus că vor mai fi construite cinci poduri între cele două țări.

Amplasamentele pentru cele cinci noi poduri peste Dunăre suferă la capitolul conectivitate feroviară

Conform unui memorandum de conectivitate de transport între Bulgaria și România, semnat pe 29 martie 2019, cele două țări vor alege unul dintre cele cinci posibile amplasamente pentru un viitor pod: la Oriahovo/Bechet, Nikopol/Turnu Măgurele, Sviștov/Zimnicea, Ruse/Giurgiu (lângă podul existent), sau Silistra/Călărași.

Pe 6 iunie 2022, miniștrii Transporturilor Nikolai Sabev din Bulgaria și Sorin Grindeanu din România au convenit că studiile de fezabilitate pentru noile poduri peste Dunăre vor începe simultan pentru toate cele cinci locuri menționate în memorandumul din 2019.

Să luăm pe rând cele cinci amplasamente propuse și să vedem cum stau ele din punctul de vedere al conexiunilor feroviare, în contextul în care Uniunea Europeană finanțează cu precădere lucrările de infrastructură care conțin și cale ferată.

Primul amplasament, de la Oriahovo/Bechet, pare cel mai nefericit din acest punct de vedere, având în vedere că la Bechet, pe malul românesc, nu există cale ferată. Ideea că România ar putea să construiască o cale ferată de la zero între Craiova și Bechet (aproape 70 km) pare de domeniul SF.

Cel de-al doilea amplasament propus este la Nikopol/Turnu Măgurele. Pe malul românesc există cale ferată, secția 108 Roșiori Nord-Turnu Măgurele, de pe care însă trenurile Regiotrans (acum Regio Călători) s-au retras de ani buni, iar CFR Călători nu a reluat circulația pe aici, [așa cum a scris Club Feroviar](#).



Pe secția 106, trenurile se opresc la Alexandria

Situația este parcă trasă la indigo și în ceea ce privește al treilea amplasament propus, Sviștov/Zimnicea. Pe secția 106 nu se circulă decât de la Roșiori Nord la Alexandria, de acolo și până la Turnu Măgurele linia fiind închisă traficului de călători. Și aici, ultima oară au circulat tot trenurile Regiotrans.



Călărașiul stă cel mai bine din punctul de vedere al conexiunii feroviare

Silistra/Călărași pare să stea mult mai bine din acest punct de vedere. De la Ciulnița (Magistrala 800 București-Constanța) se desprinde secția 802, care face legătura cu Călărașiul. Linia este dublă (chiar dacă se circulă pe un singur fir) și electrificată. Construirea unui pod aici nu ar necesita mari investiții în infrastructura feroviară.

În ceea ce privește Ruse/Giurgiu, situația conexiunii feroviare am prezentat-o mai sus.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>