

# Record de viteză pe calea ferată Simeria-Sighișoara. "Minunea" n-a durat decât o zi

13 Iunie 2023



Un record de viteză pe calea ferată Simeria-Sighișoara a fost stabilit de IRN Dacia 347 care a reușit astfel să mai recupereze din întârzierea pe care o acumulase anterior. Numai că "minunea" n-a durat decât o zi. Modernizarea acestui tronson feroviar a ajuns aproape la final după 11 ani de lucrări.

„Dacia, un tren internațional (IRN 347 Wien Hauptbahnhof-București Nord operat de [SNTFC CFR Călători](#), n.red), a parcurs distanța Simeria-Sighișoara (169 km cu 4 opriri) într-o oră și 36 minute, mult sub recordul precedent al aceluiași tren din 1995: 2 ore și 10 minute. Performanța este deja comparabilă cu bine-cunoscuta rută București-Constanța (225 km în 2h fără oprire) și va putea fi îmbunătățită când viteza maximă va crește de la 150 la 160 km/h pe un total de ~140 din cei 169 kilometri”, se arată într-o postare de luni seara de pe pagina de Facebook a Asociației Pro Infrastructura.

## Doar trenurile întârziate pot „zburda” pe acest tronson

07:13 +39 min (întârziere)	Simeria km 175 linia 5	07:23 +45 min (întârziere)
07:35 +42 min (întârziere)	Orăștie km 192 linia 2	07:36 +42 min (întârziere)
07:58 +39 min (întârziere)	Alba Iulia km 229 linia 4	07:59 +39 min (întârziere)
08:31 +26 min (întârziere)	Blaj km 264 linia 2	08:32 +26 min (întârziere)
08:56 +22 min (întârziere)	Mediaș km 305 linia 5	08:58 +22 min (întârziere)
09:21 +23 min (întârziere)	Sighișoara km 344 linia 4	09:25 +23 min (întârziere)

Conform capturii prezentate de asociație din aplicația Trenul Meu de pe site-ul CNCF CFR SA, IRN 347 a ajuns la Simeria cu o întârziere de 49 de minute, iar la Sighișoara aceasta scăzuse la doar 23 de minute. Cel mai probabil, datele sunt aferente zilei de duminică.

Cei de la API precizează că timpul de parcurs este deocamdată valabil doar pentru trenurile întârziate, fiindcă Mersul Trenurilor este conceput pe situația de la 01.01.2023 (chiar anterior, căci Mersul Trenurilor a intrat în vigoare pe 11 decembrie 2022) când se

circula pe un singur fir și pe traseu vechi la Coșlariu. Mersul prevede o oră și 58 de minute și s-au recuperat 22 minute, deci efectiv avem o oră și 36 de minute. În 1995 traseul era parcurs în două ore și 10 minute pe sensul Sighișoara-Simeria.

## Minunea n-a ținut decât o zi

Numai că o zi mai târziu, luni, performanța nu a fost repetată. Astfel, consultând aceleași date publice ale CNCF CFR SA, IRN 347 a intrat în țară luni dimineață, pe la Curtici, cu o întârziere de 21 de minute, care s-a dublat (42 de minute) până la Simeria.

De aici și până la Sighișoara, întârzierea trenului a scăzut doar la 35 de minute. Culmea, pe tronsonul Sighișoara-Brașov, pe care sunt în curs lucrări de modernizare, trenul a recuperat mai mult din întârziere, care a ajuns la 23 de minute.

7:13	Simeria	km 173	10 viteză optice	linia 5	7:23
7:35	Coșlar	km 182	7 viteză optice	linia 2	7:36
7:58	Alba Iulia	km 220	1 viteză optice	linia 4	7:59
8:21	Blaj	km 244	1 viteză optice	linia 2	8:32
8:56	Măriaș	km 282	2 viteză optice	linia 5	8:58
9:21	Sighișoara	km 344	4 viteză optice		9:25

Azi, marți, IRN Dacia a ajuns întârziat cu doar 17 minute la Simeria, iar la Blaj a sosit cu două minute mai devreme (timpuriu), deci a recuperat. Numai că până la Mediaș s-a acumulat din nou întârziere – nouă minute față de graficul de circulație. Precum vorba din popor: „Ce-am luat pe mere am dat pe pere”. Ba chiar bașca, am spune.

Deci acest record de viteză pe calea ferată Simeria-Sighișoara a fost stabilit o singură dată, nedevenind regulă, cel puțin până acum.

## 11 ani de lucrări pentru 170 km de cale ferată

„Din păcate, durata de 11 ani a lucrărilor umbrește acest succes. După licitațiile lansate în 2011 și semnarea primelor contracte în 2012, linia reconstruită a început să fie deschisă circulației pe un fir în 2018-2019, iar porțiunea cea mai întârziată a fost gata abia în 2021. Așadar, execuția cea mai lungă a fost de 8-9 ani, deși termenele contractuale erau de 3 ani. Timp lung cu trafic derulat pe un singur fir și călători așteptând la <cruci> prin gări defundate. Câți călători or mai fi rămas față de 2010? Șantierul permanent a redus și numărul de garnituri, așa că s-a ajuns ca internaționalul Dacia să fie singurul tren direct între Blaj și capitala sa de județ, Alba Iulia. Dar coșmarul nu s-a terminat în 2021. Deși ambele fire erau gata, a fost folosit unul singur deoarece instalațiile care schimbă macazurile în stații (centralizări electronice) au fost parte dintr-un alt contract, și el întârziat! Pe varianta de viteză de la Coșlaru nu a putut fi folosit niciunul din cele două fire, trenurile ocolind 2 ani pe traseul vechi. Abia de zilele acestea, prin punerea în funcțiune a ultimelor centralizări (Crăciunel, Podu Mureș, Coșlaru și Sântimbru), linia poate fi folosită aproape de parametri proiectați. Dar de ce să fie totul finalizat? Sistemul de semnalizare ETCS care va facilita circulația cu 160 km/h nu se află

nici măcar în teste, iar experiența de la Curtici-KM 614 nu este încurajatoare: 5 ani de la recepție la teste ETCS (recent) reușite...”, se mai arată în postarea celor de la API.

## **Constructorii de pe calea ferată Simeria-Sighișoara**

Tronsonul feroviar Simeria-Sighișoara a fost împărțit în cinci secțiuni, pe care au lucrat mai mulți constructori, astfel:

1. Simeria – Vințu de Jos	42,26 km	Swietelsky
2. Vințu de Jos – Coșlariu Italia	33,02 km	Impresa Pizzarotti & C S.p.A
3. Coșlariu – Micăsasa	36,645 km	Asocierea Aktor – Arcada
4. Micăsasa – Ațel – Alpine BAU GmbH – AZVI SA – Straco Grup SRL	29,624 km	Asocierea FCC Construccion SA
5. Ațel – Sighișoara – Alpine BAU GmbH – AZVI SA	25,314 km	Asocierea FCC Construccion SA

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