

Viteza medie a trenurilor românești



Viteza medie a trenurilor românești de pasageri este de sub 45 km/h și a celor de marfă, de sub 20 km/h, iar domeniul feroviar stă foarte rău. Elveția a construit tunele de zeci de kilometri în Alpi, pe unde trenurile rulează cu 200 km/h, iar noi nu am electrificat mai nimic în rețea după 1989 și nu reparăm nici măcar podul de la Grădiștea.

Octavian Udriște, unul dintre cei mai experimentați oameni din domeniul feroviar, a explicat într-un interviu pentru HotNews.ro de ce avem nevoie de trenuri

electrice, de ce nu are rost ca România să construiască linii pentru trenuri stil TGV și de ce lucrurile au ajuns atât de rău în domeniu. Tot în articol puteți citi despre preocupările pentru viteza trenurilor în perioada comunistă și despre cum trenul lui Ceaușescu a rulat mai repede decât ne-am putea imagina.

CFR-ul de dinainte de '89 și preocuparea pentru viteză

În prezent trenurile românești sunt mai lente decât acum 30 de ani pe șapte dintre cele opt magistrale și diferența de parcurs este și de peste 30%. Este greu de spus cu cât era mai mare viteza trenurilor atunci, dar putem estima că este vorba de un plus de 25-30 km/h față de acum. Viteza este fantastic de importantă când este vorba de a face trenurile interesante în lupta cu celelalte mijloace de transport, iar țări precum Polonia, Austria sau Cehia au înțeles bine asta.

Trenurile erau în anii '80 mai lungi, mai numeroase, mai rapide, dar nu erau deloc confortabile și nu aveau aer condiționat. Autoritățile feroviare au avut însă, încă de acum peste 50 de ani, o preocupare pentru viteză, a explicat într-un interviu pentru HotNews.ro, Octavian Udriște, unul dintre cei mai cunoscuți ingineri feroviari români și președinte onorific al Club Feroviar.

"În 1975 când eram revizor general de siguranța circulației, a trebuit să recepționăm trenul lui Ceaușescu construit la Astra Vagoane pentru 200 km/h. Am plecat de la Câmpina și până la Ploiești am mers cu 180 km/h, iar la ieșirea din Periș spre Buftea am atins 209 km/h cu o locomotivă de la Craiova și șase vagoane. Trebuia să atingem 220 km/h", povestește Udriște care spune că trenul lui Ceaușescu avea o mulțime de dotări, dar fostul șef de stat nu l-a folosit prea des.

Evident că atingerea acestor viteze înseamnă că liniile erau complet refăcute.

El povestește că mult înainte de 1989 a existat o preocupare pentru creșterea vitezei. Primele locomotive diesel construite la noi aveau viteză maximă de 100 km/h (la 2.100 CP), dar apoi la Electroputere au fost construite și versiuni capabile de 120 km/h, pentru a fi folosite și la transportul de călători, nu doar de marfă. "Dorința de a spori viteza rezidă din faptul că au fost invitate locomotive din Germania, spre exemplu o locomotivă Henschel de 4.400 CP cu care am

efectuat probe spre Constanța și am atins 167 km/h cu 11 vagoane. Dorința de a spori viteza a existat și atunci, mult mai mult decât există acum. Nu s-a cumpărat un diesel de 4.400 CP, dar s-a încercat la Electroputere construcția unor locomotive de 4.000 și 3.000 CP".

Foto enjoyphotography.ro



S-a început electrificarea rețelei feroviare în 1960 cu tronsonul Brașov - Predeal și s-a modernizat și tracțiunea feroviară prin construcția în țară, atât de locomotive diesel sub licență elvețiană și locomotive electrice sub licență suedeză, din țări capitaliste așadar. "În 1963, când s-a terminat electrificarea Brașov - Predeal, s-a organizat un concurs de locomotive și au venit două din Franța, două din Cehoslovacia, două din RDG și două din Suedia. Nu este un tronson de viteză, ci de performanță. Concursul s-a încheiat cu faptul că s-au luat locomotive tot dintr-o

țară capitalistă, Suedia, și s-au construit peste 1.500 de locomotive și s-a exportat peste tot, chiar și în China", a povestit Udriște care la un moment dat a fost a treia persoană ca importanță în CFR. El a fost acum cinci decenii primul inginer român autorizat să conducă locomotivele Diesel.

Ca dovadă a decăderii sistemului feroviar, tronsonul Brașov - Predeal are mare nevoie de reabilitare și trenurile sunt super-lente, cele mai rapide făcând 39 de minute de la Predeal la Brașov și 35 de minute invers (în 1989 rapidele și acceleratele făceau 28 de minute).

Foto HotNews



În plus, dacă România nu a electrificat nimic după 1989, alte țări au continuat în ritm susținut electrificarea rețelei, toată lumea dorind să sporească gradul de electrificare, chiar dacă inițial vorbim de o investiție mare.

Ce ar trebui să invidiem din perioada comunistă când este vorba de calea ferată din 1989, l-am întrebat pe Octavian Udriște, "Ar trebui să invidiem atenția de care s-a bucurat această instituție strategică indispensabilă unui stat de mărimea României. Nu sunt un nostalgic, dar regret enorm faptul că s-a schimbat, din nefericire, în mod dramatic atitudinea conducătorilor față de această instituție. Dacă lucrai la calea ferată era o mândrie", a spus pentru HotNews.ro, Octavian Udriște.

O dovadă a importanței de care se bucurau căile ferate pe vremuri este și faptul că în anii '60 exista un minister al căilor ferate (în prezent India și Pakistan sunt cele mai mari țări care au și în prezent ministere ale căilor ferate).

Evident că erau multe lucruri negative și pe atunci, iar progresul căilor ferate a fost frânat și de restricționarea importurilor "N-aveai cum să faci decât cu ce aveai în țară, cu... nechezol".

Subiectul trenurilor de mare viteză revine constant în prim-plan în ultimii 12 ani și s-a discutat despre o linie București - Cluj - Budapesta. Octavian Udriște spune că trebuie clarificat ce înseamnă "tren de mare viteză", literatura de specialitate vorbind de trei tipuri: cele care ating peste 300 km/h, cele cu maxime între 250-300 km/h și cele care circulă pe linii clasice modernizate, trenuri ce pot rula cu până în 250 km/h. "Primele două tipuri de linii nu permit circulația trenurilor clasice de călători și de marfă și se justifică numai la trafic intens, fiindcă linia este dedicată lor, exemplele clasice fiind Japonia, China, Spania și Franța".

Exemplul cel mai apropiat de linii clasice modernizate este Austria, unde trenurile ating 230 km/h. "Țări precum România trebuie să-și cunoască lungul nasului și să înțeleagă că nu avem trafic care să justifice investiții în linii dedicate (...) Este de neînțeles de ce între București și Constanța ne-am limitat la 160 km/h, deși n-avem munți ca-n Elveția, ci este teren plat. Elvețienii au făcut tunel de 57 km prin munți și circulă prin el și cu 200-230 km/h", explică Udriște.

La noi și puținele tronsoane reabilitate s-au construit pentru o viteză maximă de 160 km/h și o sarcină utilă de 22,5 tone pe osie, în timp ce standardele europene indică o viteză maximă de 200 km/h și o sarcină utilă de 26 tone/osie.

O dovadă a lipsei de investiții ține și de numeroasele treceri la nivel cu calea ferată, treceri care diminuează mult viteza trenurilor și duc la foarte multe accidente din cauza șoferilor care "forțează" bariera. În țările cu trenuri rapide se limitează la maxim numărul de locuri unde calea ferată se intersectează cu șoseaua.

O problemă generalizată este că România nu este capabilă să ducă la bun sfârșit proiectele feroviare mari, deși bani există. "Uniunea Europeană subvenționează 85% din finanțarea proiectelor la rutier și la feroviar și noi nu suntem în stare să le transpunem în fapte din "n" motive și gradul de absorbție este foarte mic. Aduceți-vă aminte că acum doi ani Corina Crețu a criticat PSD-ul pentru gradul de absorbție. Suntem într-o situație penibilă și nimeni nu vrea să înțeleagă", spune Udriște.

"Grecii și bulgarii reclamă că nu se pot lega la rețeaua TEN-T europeană pentru că, la nord de Dunăre, Giurgiu-București este închisă de 14 ani, Giurgiu - Videle nu este electrificată, iar Calafat - Craiova nu este modernizată și permite viteze de doar 30 km/h. Păi atunci, cum să intri în Europa?", spune Udriște care dă exemplul faptul că podul Calafat - Vidin s-a deschis în 2014 și la noi nici acum nu a început modernizarea liniei Craiova - Calafat.

Trebuie precizat că UE prevede în strategiile pe termen mediu și lung ca o parte consistentă din transportul rutier de marfă să treacă pe calea ferată. În aceste condiții, din contră, rețeaua feroviară românească s-a micșorat și cantitatea de marfă transportată a scăzut de cinci ori în trei decenii.

De ce trenurile electrice sunt cele mai potrivite?

Una dintre cele mai grave lucruri ale sistemului feroviar este lipsa de vagoane (de exemplu CFR Călători are nevoie de peste 300).

Nu de vagoane avem nevoie, spune însă Udriște.

"Varianta locomotivă cu vagoane trebuie uitată când este vorba de transportul de călători, în afară de trenurile internaționale și cele cu vagoane de dormit. Trenurile de zi de lung parcurs trebuie să fie rame electrice. De cele 120 de rame Desiro ne-am bătut joc pentru că nu le-am făcut mentenanță. De ce nu avem vagoane, de ce nu avem locomotive? Pentru că nu le facem revizii!".

Trenurile electrice sunt cele mai potrivite, fiind confortabile și rapide; n-au locomotivă și chiar și la cele diesel tracțiunea poate să fie, dacă este diesel-electrică, distribuită pe toate osiile sau la un vagon da și la altul nu, ceea ce ușurează vagonul. "La 22 de tone, cu cât sporești viteza, șocurile dintre roată și șină sunt mult mai mari, lovește cu forță mult mai mare, deformează calea și uzează șina și roata. Gândiți-vă că locomotiva trebuie să aibă greutate aderentă ca să poată să tragă vagoanele, să nu patineze. La automotoare, fie că sunt diesel-electrice, fie că sunt rame electrice, tracțiunea fiind distribuită, echipamentele nu sunt concentrate într-un singur loc, cum este locomotiva. Sarcina pe osie este de maxim 17 tone, ceea ce la viteze mari înseamnă că se reduce uzura și fricțiunea".

Udriște spune că nu este nevoie de o autoritate care, de trei ani, face studii pentru a ne spune ce fel de trenuri ne trebuie, fiindcă știm clar ce trenuri ne trebuie. "Mi se pare că ne-am pierdut uzul rațiunii.Plus că pierdem timpul! Au trecut trei ani de când Autoritatea de Reformă Feroviară se chinuie să facă ceva".

De ce am ajuns atât de rău?

"Noi nu facem mentenanță, de aceea infrastructura s-a prăbușit, pentru că nu este reabilitată. Ca să doarmă liniștiți, conducătorii au scăzut viteza maximă admisă. Coborând viteza maximă admisă, a sporit durata de parcurs, iar transportul feroviar nu a mai fost atractiv și oamenii s-au dus către alte sisteme, pe distanțe lungi la avion, pe distanțe scurte către autobuz și autocar", mai spune Udriște. Tot din această cauză nu avem destule locomotive și vagoane, pentru că nu le-am întreținut.

În plus, calea ferată nu a avut sprijin la Ministerul Transporturilor și conducătorii companiilor feroviare de la noi n-au avut "sânge în instalație" să se lupte pentru instituția lor și s-au mulțumit să nu deranjeze.

Sursa: Hot News.ro