

## **Comunicat de presă ASCORO: Semnare contract pasaj Drajna**

**19 februarie 2021**

### **Asociația Construim România (ASCORO) salută semnarea contractului pentru proiectarea și execuția pasajului rutier de la Drajna, prin care DN21 va traversa calea ferată M800 București – Constanța.**

Asociația Construim România (ASCORO) salută semnarea contractului pentru proiectarea și execuția pasajului rutier de la Drajna, prin care DN21 va traversa calea ferată M800 București – Constanța.

Termenul de finalizare a execuției este de 24 de luni după emiterea ordinului de începere, dar constructorul ARCADIA din Galați a informat autoritățile că dorește o finalizare cât mai rapidă – ceea ce din nou este de lăudat. Sperăm să putem folosi acest pasaj în primăvara – vara 2022.

Prin realizarea pasajului vor dispărea timpii de așteptare de la actuala trecere la nivel cu calea ferată, timpi care ajung și la 30 de minute vara, când magistrala M800 este intens circulată.

Pe de altă parte ne exprimăm indignarea și surprinderea de a afla că, după finalizarea investiției, NU se va proceda la eliminarea actualei treceri la nivel cu calea ferată.

Amintim următoarele aspecte:

- Este vorba de o zonă pe care trenurile de călători circulă cu 150-160 km/h.
- 160 km/h este viteza maximă la care încă se admit treceri la nivel cu calea ferată în Uniunea Europeană, dar este logic, ca astfel de situații să fie evitate și reduse la minim.
- Cu anumite modificări linia ar permite și 200 km/h, dacă ar exista material rulant capabil de această viteză (șinele și geometria permit viteza de 200 km/h). Una dintre aceste modificări este exact desființarea tuturor trecerilor la nivel.
- Pasajul nou care se construiește dispune de senzori giratorii la ambele capete. Astfel toate legăturile locale vor fi posibile și nu există o necesitate de păstrare a legăturii la sol.
- Pasajul nou dispune de două benzi pe sens, astfel și eventuale vehicule lente locale nu vor deranja traficul, putând fi depășite.

- Mare parte dintre localnici vor folosi probabil noul pasaj, tocmai pentru a evita riscurile și timpii de așteptare. Astfel trecerea la nivel va fi utilizată de un număr redus de vehicule.
- Întreținerea și administrarea unei treceri la nivel cu dublă cumpănă pe o magistrală de 160 km/h presupune costuri deloc neglijabile. Care nu se justifică pentru un număr redus de vehicule.

Încă o dată vedem un proiect rutier complet decuplat de feroviar, o gândire limitată la nivelul propriei curți și nimic mai mult.

Cerem insistent Ministerului Transporturilor și domnului ministru Cătălin Drulă să se implice în coordonarea activităților CNAIR cu cele ale CFR, astfel încât să apară o strategie coerentă și durabilă. O posibilitate ar fi ca unul dintre secretarii de stat să primească sarcina de a coordona cele două domenii.

Menționăm că mai există cazuri stupide de același fel, unul chiar în Pipera. Sub pasajul de pe Șos. Pipera dintre București și Voluntari s-a păstrat și trecerea la nivel cu calea ferată, pe aceeași M800 București – Constanța.

Că se poate și altfel, o demonstrează pasajul DN3 peste M800 (între Brănești și Pantelimon) sau pasajul DN1 peste M300 de la Predeal, ambele construite în anii 1980, la care s-a procedat imediat la închiderea trecerii de la nivelul solului.

**Sursa: ASCORO**