

Au dispărut linii din gările de pe București-Constanța. Amedeo Neculcea: facem 24 de ore până în port

18 Mai 2022



Odată cu modernizarea magistralelor feroviare, numărul liniilor abătute din stații a scăzut, în loc să crească, fapt care a afectat negativ circulația trenurilor, mai ales a celor de marfă. Amedeo Neculcea, director general adjunct al Grup Feroviar Român, a făcut, la Conferința de Infrastructură 2022, o analiză a acestui fenomen. El a remarcat că au dispărut linii din gările de pe București-Constanța, Magistrala 800, care face legătura cu portul.

Oficialul GFR a pornit de la situația înregistrată în vara anului trecut, când stația Fetești a fost blocată în urma a două accidente feroviare succesive, la interval de nici 24 de ore.

„Magistrala București – Constanța este blocată în stația CF Fetești, pe ambele sensuri de circulație, din cauza tamponării a două trenuri private de marfă. Menționăm faptul că un tren privat de marfă, care era garat la linia II, în stația CF Fetești, a fost tamponat de un al doilea tren privat de marfă, care a depășit semnalul de oprire de la intrarea în stație, și a intrat în trenul garat. În urma tamponării, patru vagoane din compunerea primului tren de marfă au deraiat, iar din cel de-al doilea tren au deraiat 14 vagoane, iar locomotiva s-a răsturnat. Din cauza acestui eveniment feroviar, soldat fără victime omenești, dar cu mari pagube materiale, traficul feroviar pe raza stației Fetești, atât spre Bărăganu, cât și spre Movila este blocat”, se arăta în comunicatul CNCF CFR SA de la vremea respectivă, citat de Amedeo Neculcea.

Blocarea a doar trei linii a oprit o săptămână traficul de mărfuri



Concret, atunci au fost blocate doar trei linii din stația Fetești – două pe care se produsese deraierea, respectiv accidentul cu coliziunea celor două garnituri și o alta pe care se răsturnaseră vagoane. Și totuși, ca urmare a acestor evenimente, ”o săptămână trenurile de marfă au stat”, a spus directorul GFR, care a precizat că în acest interval de timp au circulat doar trenuri de călători.

„Dacă blocând trei linii blocăm tot traficul spre Constanța, atunci avem o problemă”, a spus Amedeo Neculcea.

Stația Fetești a pierdut nouă linii de cale ferată



FOTO cu rol pur ilustrativ

Oficialul GFR a explicat și din ce cauză a apărut această situație extrem de neplăcută pe tronsonul Fetești-Constanța, pe care este traficul cel mai ridicat din România.

În primul rând, s-a constatat că linia 6, care exista în schițe și care ar fi putut fi utilizată, pur și simplu dispăruse, nu mai exista faptic. Apoi, cercetând mai în amănunt, a ieșit la iveală o realitate mult mai nefericită. Dacă în 1990 în

stația Fetești erau 21 de linii de cale ferată, directe și abătute, acum au mai rămas doar 12, ceea ce rezează o scădere de 43% a dispozitivului de linii.

„Odată cu modernizarea, sigur, au crescut parametrii legați de viteza tehnică, dar au dispărut conexiunile care asigurau accesibilitatea către Movila și București. Nouă linii de cale ferată au dispărut odată cu modernizarea”, a spus Amedeo Neculcea.

Mai puține linii în gările de pe București-Constanța, după modernizare

În discuție a intervenit și prof.dr.ing. George Stoicescu, decanul Facultății de Căi Ferate, Drumuri și Poduri de la Universitatea Tehnică de Construcții București, gazda Conferinței de Infrastructură 2022 organizată de Club Feroviar.

„Pe Magistrala București-Constanța, în urma modernizării s-a redus capacitatea. Nu numai la Fetești, dar și în stații ca Palas sau Valul lui Traian au dispărut linii, e pământ acum acolo unde erau șinele”, a spus el.

O zi întreagă de la București până în Portul Constanța



Amedeo Neculcea a completat, arătând că un tren de marfă face chiar și 24 de ore de la București până în Portul Constanța, pentru că ajunge la Palas „și apoi nu știm când vom fi primiți în port, pentru că nu sunt linii disponibile”.

El a subliniat faptul că un transport feroviar performant nu se poate face în niciun caz prin reducerea capacităților de trafic. Oficialul GFR a făcut referire la [Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030](#) care precizează: „Atingerea obiectivelor și implementarea acțiunilor stabilite pentru realizarea unui transport durabil va avea efecte benefice directe la nivelul tuturor structurilor sistemului de transport [...]. Rezultatele așteptate ca urmare a implementării acțiunilor sunt:

- mărirea capacității de transport (30% – 100%);
- creșterea siguranței circulației și navigației și cea a securității mărfurilor și persoanelor (25% – 50%);
- creșterea accesibilității pe rute și destinații (20% – 50%), reducerea timpului mediu de călătorie (20% – 40%).”

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