

#/PNL/7/05.02.2018



Parlamentul României
Camera Deputaților

PARLAMENTUL
ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Nr. 2745A/06.02.2018

Grupul Parlamentar al Partidului Național Liberal

Întrebare

Adresată: Domnului Lucian Șova, Ministrul Transporturilor

De către: Dănuț Bica, Deputat PNL, Circumscripția electorală nr. 3

Argeș

Obiectul întrebării: Construcția liniei de cale ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea

Stimate Domnule Ministru,

Necesitatea construirii liniei de cale ferată care leagă localitățile Vâlcele, din județul Argeș, și Râmnicu Vâlcea a fost evocată pentru prima dată în raportul pe care D. I. Manovici l-a prezentat la 16 iunie 1862 în Camera Deputaților. Proiectul s-a regăsit ulterior în programele naționale de dezvoltare din anii 1919, 1920, 1922 și 1927. Primii pași concreți în realizarea acesteia au fost făcuți în anul 1949, când au început studiile în teren, iar construcția efectivă a demarat în 1979.

Investiție de mare importanță economică, dar și strategică pentru România, având o lungime de 39 km, calea ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea a fost proiectată cu scopul de a se realiza o legătură feroviară rapidă pe traseul București-Pitești-Râmnicu Vâlcea-Sibiu, creându-se o rută alternativă la cea de pe Valea Prahovei. Prin finalizarea acestui important obiectiv de infrastructură feroviară, care face legătura între liniile de cale ferată Pitești-Curtea de Argeș și Râmnicu Vâlcea-Sibiu, s-ar scurta de fapt traseul București-Sibiu cu 126 kilometri față de ruta actuală Pitești-Piatra Olt, iar legătura între provinciile istorice Muntenia și Transilvania s-ar face mai rapid și mai eficient, prin traversarea Munților Carpați la o altitudine de doar 420 m, spre deosebire de altitudinea de traversare de 1050 m de la Predeal.

Lucrările de construcție au fost oprite în anul 1989, în condițiile în care acestea erau aproape terminate. Fuseseră realizate 3 viaducte mari, dintre care cel peste Valea Topologului este cel mai mare din țară (1440 m lungime, 50 m înălțime), precum și alte 6 viaducte mai mici, două poduri peste râurile Argeș și Olt, două tuneluri, cel mai lung având 2,25 km, 165 podețe, 30 milioane metri cubi de terasamente, 39 kilometri cale de rulare și cele 4 stații ale traseului, rămânând de finalizat doar lucrările de telefonie. După 10 ani de muncă, mai era nevoie de mai puțin de o lună pentru darea efectivă în funcțiune, dar

schimbările politice și sociale postrevoluționare au amânat finalizarea acestui important tronson de cale ferată.

Ruta Vâlcele-Râmnicu Vâlcea a figurat totuși în ediția 1990-1991 a „Mersului trenurilor”, singura perioadă când acest traseu a fost deschis oficial, trenurile circulând însă cu ordin special, în regim de viteză redusă. Ploile abundente, urmate de alunecările masive de teren din anul 1991, și nepăsarea guvernanților au condus la oprirea completă a traficului, linia respectivă fiind scoasă definitiv din uz.

Între timp, aceasta a fost practic dezafectată. Șinele și traversele au fost scoase, terasamentele și lucrările de artă aferente s-au degradat, gara din satul Vâlcele, de la intersecția cu linia Pitești-Curtea de Argeș, construită special pentru acest obiectiv, a ajuns o ruină.

Având în vedere cele prezentate anterior, importanța deosebită pe care o are calea ferată Vâlcele-Râmnicu Vâlcea pentru sistemul de transport feroviar al României, precum și angajamentele asumate de către domnul Ministru Alexandru-Răzvan Cuc pe această temă cu ocazia vizitei efectuate la Pitești în luna martie 2017, vă rog să-mi comunicați dacă între prioritățile mandatului dumneavoastră se regăsește finalizarea și punerea în funcțiune a acestui obiectiv de investiții și, în cazul în care răspunsul va fi afirmativ, care sunt termenele calendaristice prevăzute pentru proiectare și execuție.

Solicitez răspuns în scris.

Vă mulțumesc!

Cu deosebită considerație,

Dănuț Bica,
Deputat PNL de Argeș

