

S-a prelungit termenul pentru evaluarea ofertei Porr la licitația pentru podul Grădiștea

30 septembrie 2020

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a prelungit cu o lună termenul pentru evaluarea ofertei depuse de Porr Construct la licitația pentru podul Grădiștea. Reconstrucția acestui pod, prăbușit la inundațiile din 2005, este imperios necesară pentru reluarea circulației feroviare dintre București și Giurgiu, pe ruta directă.



Inițial, termenul pentru evaluarea ofertelor tehnică și financiară ale Porr Construct fusese stabilit pentru data de 24 septembrie. “Ulterior am aflat că termenul a fost mutat pe data de 24 octombrie. Se mișcă greu dar în direcția cea bună, avem informația asta”, se arată într-o postare de miercuri de pe pagina de Facebook România Feroviară.

Licitația pentru podul Grădiștea, lansată pe 7 februarie

CNCF CFR SA a publicat pe 7 februarie în sistemul electronic de achiziții publice licitația privind “Modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră”, Lot 1: “Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana”. Era vorba de a doua încercare, căci prima procedură de achiziție fusese anulată din cauza faptului că nu se prezentase nicio firmă interesată.

A doua oară a fost cu noroc, din moment ce pe 28 aprilie în SEAP a fost publicată **declarația de participare** a austriecilor de la Porr Construct la aceasă licitație. “Ofertant unic: Porr Construct”, se arată în anunțul de pe SEAP. Subcontractorii declarați ai Porr Construct sunt următorii: Wiebe Romania, Pirotehnice OSB, EPC – Consultanță de Mediu SRL, IMSAT, VIO – TOP, Baicons IMPEX SRL și Siemens Mobility.

Contract de peste 100 milioane de euro

Lucrările se vor desfășura între Vidra și Comana (inclusiv stația Comana), între km 18+180 (capătul Y al stației Vidra) și km 30+200 (capătul Y al stației Comana). Valoarea totală estimată este de 458.962.965,47 lei (echivalentul a 105 milioane de euro) fără TVA, compusă din: servicii de proiectare: 13.622.534,29 lei, fără TVA în care sunt incluse activități privind elaborarea documentațiilor tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/ acordurilor/ autorizațiilor la faza de proiectare, verificare tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție și elaborare a proiectului tehnic și detalii de execuție și asistență tehnică din partea proiectantului. Executia lucrărilor: 445.340.431,18 lei fără TVA, în care sunt incluse și activitățile: organizare de șantier și cheltuieli conexe organizării de șantier, amenajarea terenului, amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială, cheltuieli pentru relocare/protecția utilităților, pentru studii de teren, cheltuieli pentru realizarea investiției.

Pentru cheltuieli cu publicitatea s-a prevăzut suma estimată de 30.000 de lei, fără TVA. Valoarea estimată pentru execuția lucrărilor nu include cheltuieli diverse și neprevăzute, în valoare de 44.666.509,22 lei fără TVA.

Licitația pentru podul Grădiștea. Lucrările vor viza patru poduri feroviare

De fapt, nu este vorba doar de podul de la Gădiștea, ci de patru poduri feroviare.

Primul pod, de la km 23+607 va fi peste râul Argeș, între Haltele Vidra (județul Ilfov) și Grădiștea (județul Giurgiu) și asigură supratraversarea căii ferate peste râul Argeș. Aici este podul prăbușit la inundațiile din 2005. În zona râului Argeș, traversarea va fi asigurată printr-o suprastructură de cale simplă, tip grindă cu zăbrele cu calea jos. Pe malul stâng al Argeșului (direcția București) se vor executa viaducte de acces cu opt deschideri de 30 metri. Pe malul drept al Argeșului (direcția Giurgiu) se vor executa viaducte de acces cu 23 de deschideri de 30 m și trei deschideri de câte 33 m.

Al doilea pod, la km 18+265, va fi peste râul Sabar. Noul tablier va avea deschiderea de 45 m. Urmează un alt pod peste râul Sabar, la km 18+402, iar în cazul acestuia noul tablier va avea deschiderea de 45 m.

În fine, ultimul pod, de la km 28+375, va fi peste râul Neajlov, cu un tablier cu deschiderea de 70 m.

De 15 ani, trenurile ocolesc pe la Videle



Podul de la Grădiștea s-a prăbușit la inundațiile din 2005. Presa a scris la vremea respectivă că la prăbușirea podului feroviar ar fi contribuit și faptul că s-au făcut intens excavații în albia râului, pentru materiale de construcții. Localnicii s-au plâns și în anii dinaintea prăbușirii podului că au fost alunecări de teren și că pânză freatică s-a ridicat mult.

Lipsa acestui pod lungeste semnificativ distanța pe calea ferată dintre București și Giurgiu, trenurile fiind obligate să ocolească pe la Videle (județul Teleorman). În loc de 74 km, drumul este de 118 km și există două perechi de trenuri directe pe zi, care fac două, respectiv trei ore. În aceste condiții, Bucureștiul nu are o legătură feroviară permanentă, tot timpul anului, cu Sofia, pentru că trenurile ar face prea mult, iar oferta nu ar fi atractivă.

Linia București-Giurgiu este prima cale ferată din Principatele Române, fiind inaugurată pe 31 decembrie 1869.

Sursa: Club Feroviar