

Porr a fost selectat constructor pentru București-Giurgiu, podul Grădiștea

6 noiembrie 2020

A fost stabilită oferta câștigătoare la licitația pentru modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu – Nord Frontieră (Lot 1)



Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor informează că în urma licitației derulată de către Compania Națională de Căi Ferate CFR SA oferta depusă de PORR CONSTRUCT, în valoare de 472,04 milioane lei fără TVA, a fost declarată câștigătoare în cadrul procedurii

de achiziție a serviciilor de proiectare și execuție lucrări pentru 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”.

Obiectivul general al investiției Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1: ”Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana”, prevede proiectarea și execuția lucrărilor de modernizare, în conformitate cu legislația și reglementările tehnice în vigoare, între stațiile Vidra și Comana (inclusiv stația Comana), de la km 18+180 (capătul Y al stației Vidra), până la km 30+200 (capătul Y al stației Comana) și următoarele poduri de cale ferată:

- pod CF km 23+607 peste râul Argeș, între Haltele Vidra și Grădiștea, care asigură supratraversarea căii ferate peste râul Argeș. În zona râului Argeș, traversarea va fi asigurată printr-o suprastructură de cale simplă, tip grindă cu zăbrele, cu deschideri de 70m+145m+70m, cuvă de balast. Pe malul stâng al Argeșului (direcția București) se vor executa viaducte de acces cu 8 deschideri de 30 m, iar

pe malul drept (direcția Giurgiu) se vor executa viaducte de acces cu 23 deschideri de 30 m și 3 deschideri de 33 m.

- pod km 18+265 peste râul Sabar. Noul tablier va avea deschiderea de 45 m.
- pod km 18+402 peste râul Sabar. Noul tablier va avea deschiderea de 45 m
- pod km 28+375 peste râul Neajlov. Noul tablier va avea deschiderea de 70 m.

Sursa de finanțare a acestui obiectiv este asigurată din Fonduri Externe Nerambursabile, aferente cadrului financiar 2014 – 2020.

„După mai bine de 15 ani de la momentul la care podul de la Grădiștea s-a prăbușit, contractul de reconstrucție a noului pod pentru redeschiderea circulației pe linia de calea ferată București-Giurgiu, în dreptul localității Grădiștea, a fost deblocat (...) Redeschiderea acestui pod este foarte importantă:

- pentru reluarea traficului internațional feroviar în relația Bulgaria, Grecia, Turcia
- reintroducerea trenurilor metropolitane pentru comunitățile din sudul Bucureștiului și arealul municipiului Giurgiu, pentru asigurarea accesului la locurile de muncă
- deschiderea unei legături feroviare pentru locuitorii de la noi, dar și pentru cetățenii din Nordul Bulgariei, pentru asigurarea accesului la Aeroportul Otopeni

Soluția aleasă ține cont și de viitoarea dezvoltare a Canalului București-Dunăre”, a opinat într-o postare pe pagina sa de socializare secretarul de stat din Transporturi, Ionel Scioșteanu. Podul de cale Ferată Giurgiu este parte din prima cale ferată a României (dată în circulație în 1869). Acesta s-a prăbușit în urma inundațiilor din 2005.

Sursa: Club Feroviar