

Cum avansează șantierul de la Grădiștea, unde Porr construiește podul de pe linia 902

28 iulie 2021

Șantierul de la Grădiștea, județul Giurgiu, unde austriecii de la Porr Construct trebuie să construiască podul peste râul Argeș, de pe linia 902, începe să prindă contur.



FOTO România Feroviară

“După aproape o lună de zile, Porr Construct a reușit să degajeze șantierul de gunoaie și vegetație pe o distanță de 25 m de la axul căii ferate iar fundațiile clădirilor șantierului sunt turnate. (...) Comuna Comana nu duce lipsă de atracții turistice de vizitat în sezonul de primăvară-toamnă. Parcul natural

Comana, Delta Neajlovului, Mănăstirea Comana ridicată de Vlad Țepeș și nenumărate legende despre faimosul Domn al Țării Românești sunt atracții care merită vizitate pentru o zi sau, de ce nu, un weekend întreg. Chiar dacă Comana nu duce lipsă de vizitatori mai ales vara, reintroducerea trenurilor în circulație din 2023 conform proiectului va suplimenta fluxul de vizitatori care vin deja pe cale rutieră”, scrie site-ul [România Feroviară](#).

În continuarea postării, se arată că Primăria Comana ar trebui să speculeze momentul și să se gândească, pentru început, cum să obțină fonduri pentru o zonă de promenadă pe malul râului Neajlov de la Gara Comana până la Parcul de Aventură.

Șantierul de la Grădiștea, în cifre

Pe 4 decembrie 2020, după mai bine de 15 ani și 19 miniștri al Transporturilor (între timp s-au făcut 20), a fost semnat contractul pentru Podul Grădiștea, cu austriecii de la Porr Construct. Podul a fost luat de ape pe 13 august 2005, în mandatul de ministru al ceferistului Gheorghe Dobre.

De la prăbușirea podului, aflat pe prima linie de cale ferată din Principatele Române, patronii firmelor de microbuze și autocare realizează profituri la care altfel nici nu ar fi îndrăznit să spere. După un deceniu și jumătate însă, aceștia își văd veniturile amenințate, din moment ce ziua în care se va redeschide circulația feroviară.

Proiectul de investiții are o valoare totală, inclusiv TVA, de 655.187.000 lei, din care lucrările propriu-zise de construcții–montaj reprezintă 560.513.000 lei.

Vor fi reconstruite 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.

Eșalonarea investiții se va face relativ egal pe parcursul a doi ani de zile, cât este preconizat să dureze lucrarea. Lungimea traseului este de 12,02 km și cuprinde două viaducte și patru poduri.

Sursa: Club Feroviar