

**Cel mai lung tunel feroviar din România:
Ministerul Transporturilor a aprobat modernizarea
liniei Craiova – Caransebeș care include execuția
unui tunel la Balota cu o lungime de 6 kilometri.
Reabilitarea liniei de tren pentru viteza de 160
km/h costă 10 miliarde lei**

13 IULIE 2022



Sursa Foto : Asociația Pro Infrastructură

Ministerul Transporturilor a aprobat indicatorii tehnico-economici pentru modernizarea secțiunii Craiova – Caransebeș de pe Magistrala M 100 (M 100 indicativ vechi), proiect de aproximativ 10 miliarde lei, care include și execuția unui tunel feroviar cu o lungime de 6 kilometri la Balota în județul Mehedinți, a anunțat marți secretarul de stat în ministerul Transporturilor, Ionel Scioșteanu.

Pe Magistrala București – Craiova – Timișoara trenurile circulă cu numeroase [restricții de viteză](#) din cauza infrastructurii feroviare degradate, ultima modificare a „mersului trenurilor” pentru a include noile întârzieri fiind operată la 1 iulie. Tronsonul [Caransebeș – Timișoara – Arad](#) este în procedură de atribuire, lucrările de modernizare urmând să fie finanțate prin PNRR. Cel mai lung tunel feroviar din România este cel de la Teliu pe linia Brașov – Întorsura Buzăului (4,3 km, dar cu trafic feroviar suspendat după prăbușirea podului de la Budila).



Sursa Foto : Asociația Pro Infrastructură

Secțiunea Craiova – Caransebeș are o lungime de 225 kilometri, din care 50 urmează să fie dublați și vor fi construite două tuneluri, primul la Balota de 6 kilometri, iar al doilea la Poarta I de 1,2 kilometri pentru a reduce declivitatea liniei.

Secretarul de stat nu a indicat, însă și sursa de finanțare pentru această investiție de 2 miliarde de euro.

„Modernizarea Magistralei CF Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș a fost avizată în CTE la Ministerul Transporturilor

Comitetul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a avizat proiectul de modernizare a peste 225 kilometri de cale ferată, aferenți magistralei dintre Craiova și Caransebeș. Linia este parte a Coridorului European Est-Mediteranean și asigurând legătura sudică dintre granița România/Ungaria cu Arad – Timișoara – Reșița (prin nodul Caransebeș) – Drobeta Turnu Severin – Craiova – Alexandria (prin nodul Roșiorii de Vede) – București – Călărași și Slobozia (prin nodul Ciulnița) – Constanța. În Craiova, secțiunea analizată asigură legătura spre Bulgaria prin linia Craiova – Calafat. Proiectul vizează, în principal:

- Reconstrucția liniei pentru a permite viteza maximă a trenurilor de călători să fie între 120 și 160 km/h, iar a trenurilor de marfă să fie între 100 și 120 km/h;
- Construcția a 4 tunele noi, între care noul Tunel Balota de 6,19 km și Tunelul Poarta I de 1,28 km, vor permite reducerea declivității maxime a liniei, de la 26 mm/m la 18 mm/m.

Astfel, trenurile de marfă vor putea traversa sectorul în tracțiune simplă;

- Dublarea a aproximativ 50 km de cale ferată, astfel încât după modernizare din traseul de 225,287 km, un total de 159,960 km vor fi dublați;
- Modernizarea sistemului de tracțiune electrică pe întregul traseu;
- Echiparea cu sistemul european de control al trenurilor ETCS nivelul 2;
- Circulația cu sarcina maximă pe osie de 22,5 tone.

Valoarea lucrărilor este estimată la peste 10 miliarde lei”, a transmis Scioșteanu. Tuneluri feroviare se construiesc deja pe Magistrala 200 [tronsonul Simeria – Arad](#), dar și pe loturile dintre [Brașov și Sighișoara](#) (unde sunt mari întârzieri).

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