

1,1 miliarde de euro pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța

17 Octombrie 2022



FOTO cu rol pur ilustrativ

După ce a atribuit fără licitație lucrări de aproape 25 milioane de euro și a mai lansat o procedură de peste 30 milioane de euro, ministrul Sorin Grindeanu vrea să treacă la modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța, faza pe fonduri europene. În următorii patru ani se intenționează a fi investiți în acest sens aproximativ 1,1 miliarde de euro.

Pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost publicat luni după-amiază [proiectul de Hotărâre a Guvernului](#) privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța", lucrare de utilitate publică de interes național. Valoarea totală a investiției este de 5.355.566 mii lei (în prețuri

la data 01.09.2022), aceasta actualizându-se potrivit evoluției ulterioare a prețurilor. Durata de execuție a investiției este de 48 de luni (patru ani).

Finanțarea obiectivului de investiții se va face cu fonduri externe nerambursabile, Mecanismul pentru Interconectarea Europei – Connecting Europe Facility (CEF) și de la bugetul de stat, se precizează în proiect.

Copy-paste cu situația din anul 2018 în Nota de fundamentare



În cele două zone portuare funcționale, de Nord și de Sud, există șase stații de cale ferată, câte trei în fiecare dintre acestea.

De-a lungul liniei principale de cale ferată până la port, stațiile Palas și Valu lui Traian joacă un rol important în ceea ce privește activitățile trenurilor de marfă în raport cu încărcătura portului. Lungimea totală a liniilor ferate din port este de aproximativ 300 km, din care CNCF CFR SA administrează aproximativ 180 km. Infrastructura feroviară

a portului cuprinde 322 de linii în proprietatea publică a statului român administrate de CFR SA și 45 de linii private conectate la rețeaua publică.

Așa cum ne-am obișnuit deja, în Nota de fundamentare a proiectului de act normativ se prezintă date tehnice vechi, preluate cu copy-paste din documente mai vechi. Astfel, ne este prezentată situația din anul 2018, când aproximativ 25% din liniile din port erau închise, iar aproximativ 27% aveau limitare de viteză.

Aglomeratie mare de trenuri de marfă în stațiile Valu lui Traian și Palas



FOTO mapio.net

În prezent, stațiile CF care deserve Portul Constanța sunt: Constanța Port Zona A (CPZA), Constanța Port Zona B (CPZB), Constanța Port Mol V (CPMol 5) care fac parte din Portul Constanța Nord și Agigea Nord, H.m., Agigea Ecluză, Constanța Port Terminal FerryBoat (CP Terminal Ferry-Boat) care fac parte din Portul Constanța Sud.

„Un rol important pentru activitatea feroviară a Portului Constanța îl au stațiile c.f. Valu lui Traian și Palas, cu rol de degrevare a grupelor de primire din stațiile c.f. din port de staționările mari ale trenurilor care așteaptă navele maritime să sosească la dane. Marele neajuns al acestora este că nu dispun de număr suficient de linii pentru toate trenurile care trebuie să aștepte să intre la fronturile de încărcare – descărcare de la dane”, se arată în documentul citat.

În stațiile de pe Magistrala 800, Valu lui Traian și Palas, trenurile care vin spre Port staționează în vederea degrevării stațiilor din zona portuară. Din cauza numărului insuficient de linii din aceste stații pe care ar trebui să staționeze trenurile care așteaptă să intre la fronturile de încărcare-descărcare de la dane, se înregistrează valori mari ale staționărilor trenurilor pe liniile de primire-expediere din stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol 5, Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

În stația Palas toate trenurile care vin spre Port staționează 30-60 de minute pentru efectuarea reviziei tehnice în tranzit, aceasta fiind stație vârf de pantă. În Portul Constanța Nord trenurile de marfă sunt primite în Constanța Port Zona B și în Constanța Port Mol V (Gr.VB), cu mențiunea că în Constanța Port Mol V se pot primi direct doar trenurile care au lungimi de până la 550 m.

Tot aici se precizează faptul că situații speciale sunt întâlnite la: grupa de linii Agigea Nord Oil Terminal, care este o grupă de primire-expediere, deși se află pe o linie industrială; stația Constanța Port Zona C, care se află pe linia industrială CN APM SA Constanța Agigea Nord – Comvex și poate primi-expedia trenuri; grupa de linii Agigea Sud, unde trenurile ajung pe cale de manevră din H.m. Agigea Ecluză; nouă linii de primire-expediere din Constanța Port Terminal Ferry-Boat care aparțin CN APM SA și care sunt încadrate ca linii ferate industriale.

Se ia ca bază de referință Livretul de mers al trenurilor de marfă 2019/2020

În continuare, se revine la prezentarea unor date din anii trecuți, mai exact din Livretul de mers al trenurilor de marfă 2019/2020, când viteza maximă a marfarelor era de 80 km/oră pe linia Valu lui Traian – Palas – Constanța și de 50 km/oră pe liniile c.f. 813, 813B, 814, 814B și 814C.

În ceea ce privește viteza tehnică a trenurilor de marfă, aceasta este (era) mult mai redusă, respectiv: 21,6 km/oră pentru trenurile de marfă care circulă pe linia Palas – Port Constanța Zona B și Palas – Port Constanța Mol V; 21,1 km/oră pentru trenurile de marfă care circulă pe linia Valu lui Traian – Palas – Agigea Nord Oil Terminal; 19,1 km/oră pentru trenurile de marfă care circulă pe linia Valu lui Traian – Palas – Agigea Nord – Constanța Port Terminal Ferry-Boat.

Autorii proiectului au “uitat” de finalizarea șantierului Wiebe



Constanța Port Zona A nu poate primi-expedia trenuri, deoarece liniile de circulație care existau pentru acces direct sunt închise, se arată în Nota de fundamentare. O altă informație neactualizată, deoarece unele linii au fost între timp deschise, după finalizarea de către Wiebe a lucrărilor atribuite fără licitație.

Deplasarea trenurilor între stațiile Constanța Port Zona B, Constanța Port Zona A și Constanța Port Mol 5 se realizează pe cale

de manevră. Viteza maximă la manevră este de 25 km/oră. Trenurile pentru Constanța Port Zona A sunt permise în Constanța Port Zona B grupa A1 și F, după care circulă pe cale de manevră prin grupele triajului B1, A2, care au foarte puține linii deschise, cu viteză de 5 km/oră, rezultând durate foarte mari de introducere-scoatere de la orice front de încărcare-descărcare al operatorilor portuari din Port A.

În Portul Constanța Sud circulația se desfășoară pe linie simplă de circulație între Hm Agigea Ecluză și Constanța Port Terminal Ferry-Boat și pe cale de manevră din Hm Agigea Ecluză pentru Grupa de linii Agigea Sud. Intervalul de linie simplă Hm Agigea Ecluză – Constanța Port Terminal Ferry-Boat este limitativ pentru circulația trenurilor de marfă spre/dinspre Portul Constanța Sud.

Modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța, punct cu punct



Aceasta este situația la momentul actual, cel puțin așa cum este prezentată ea de către oficialii Ministerului Transporturilor, deoarece, așa cum am arătat, unele informații nu au fost actualizate de ani buni.

Să vedem acum ce lucrări se intenționează a fi făcute cu suma de 1,1 miliarde de euro din fonduri europene, în cadrul proiectului privind modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța. Lucrările nu vor viza doar portul propriu-zis, ci și secțiunile de

circulație și stațiile adiacente.

Le vom prezenta succint, așa cum sunt ele menționate și în proiect, pentru că nu există o detaliere a acestora:

- Realizarea unei Grupe de Așteptare, care va degreva liniile de primire-expediere din stațiile din Port de timpii mari de staționare în vederea intrării la front.
- Înzestrarea stațiilor cu centralizarea electronică a instalațiilor de semnalizare, centralizarea schimbătoarelor din grupele de primire-expediere, dar și din grupele de manevră până la schimbătorul de acces pe linia de la frontul de încărcare-descărcare.
- Electrificarea tuturor liniilor din Portul Constanța, exceptându-le pe cele de încărcare-descărcare.
- Refacerea infrastructurii și suprastructurii căii.
- Înlocuirea podețelor care nu mai corespund din punct de vedere funcțional și realizarea unui pod de încrucișare, care va crește capacitatea de transport și operare în Port.
- Montarea instalațiilor de centralizare electronice de semnalizare atât în posturile centrale din stații, cât și în posturile locale aferente dispozitivului feroviar din zona Portului.
- Modernizarea tuturor instalațiilor de telecomunicații, prin înlocuirea echipamentelor existente cu echipamente moderne de ultimă generație.
- Lucrări ample de Protecția instalațiilor din cale și vecinătate, care oferă posibilitatea ca împământarea și conexiunile la returul curentului de tracțiune din stații/grupe să fie mai centralizate și uniforme din punct de vedere al soluției, cu avantaje în viitoarele intervenții de reparații (timp de închidere mai mici).
- Reabilitarea și modernizarea instalațiilor fixe de tracțiune electrică, prin adoptarea unui sistem de alimentare și secționare a liniei de contact care să asigure o creștere a oportunității intervențiilor în sistem, prin teleconducerea procesului distribuit.
- Lucrări de construcții civile, respectiv realizarea de clădiri noi care să corespundă exigențelor impuse de creșterea capacității feroviare, cu mentenanță scăzută per total raportat la întreg patrimoniul de clădiri din zona portuară.
- Eliminarea cocoșelor de triere dintre cele două mari grupe de linii din Port Zona B.
- Lucrări de consolidări, care vor duce la mărirea spațiului rezultat din sistematizarea dispozitivului de linii și optimizarea activității de manevră.

55 de milioane de euro, alocați “din pix” pentru modernizarea infrastructurii feroviare din Portul Constanța

Până acum, pentru sistemul de căi ferate din Portul Constanța au fost lansate două proceduri. Prin prima s-au atribuit, fără licitație, lucrări către Wiebe pe lotul 1 (lucrări pe 19 linii, totalizând 6,6 km și 32 aparate de cale) și Arcada Company pentru lotul 2 (lucrări pe 16 linii, totalizând 6,8 km și 43 aparate de cale). Acestea au costat statul român 116,9 milioane de lei, adică aproape 24 de milioane de euro.

Apoi, a mai fost lansată o procedură, de această dată cu licitație, pentru încă trei loturi, la care valoarea totală estimată a contractului este de 152.823.058 de lei, echivalentul a peste 30 de milioane de euro. Și aici au depus oferte doar Wiebe și Arcada, [după cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar](#).

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