

# CFR SA vrea să redeschidă tunelul Palas din Constanța, pe care-l voia Radu Mazăre

29 Noiembrie 2022



**Construit în 1900 de Anghel Saligny, închis de CFR în 1992, râvnit de Radu Mazăre în 2004, tunelul Palas din Constanța ar putea fi reabilitat și redat circulației feroviare. În contextul războiului din Ucraina, care a crescut exponențial cererea de transport în Portul Constanța, CFR SA vrea să redeschidă tunelul, care între timp a ajuns o groapă de gunoi.**

În sistemul electronic de achiziții publice a fost postat marți dimineață [anunțul de licitație](#) ce are ca obiect "Reabilitarea și electrificarea liniei CF 816 Palas-Port A, consolidare tunel km. 224+670-225+160 pentru a asigura al doilea acces feroviar în Portul Constanța – expertiză și DALI". Valoarea totală estimată a contractului, care va trebui dus la bun sfârșit în termen de 45 de zile, este de 500.000 de lei, echivalentul a puțin peste 100.000 de euro.

Termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare este data de 9 ianuarie 2023, ora 15:00. Oferta trebuie să fie valabilă până pe 9 aprilie 2023.

## Șinele au dispărut, zona s-a transformat în groapă de gunoi



Linia CF Palas – Constanța Port A a fost linie neelectrificată, dublă, centralizată, cu semnalizare SCB, în debleu cu înălțimea maximă de 30 m. Linia Cf Palas-Constanța Port A se racorda din stația Palas, având o lungime de 3,6 km de la km.222+000 (stația Palas) până la km.225+600 (stația Constanța Port A).

Debleul prin care circulau trenurile străbătea cartierul constănțean Medeea. El poate fi văzut și acum în momentul în care intrăm cu trenul în orașul Constanța, pe partea dreaptă. Între timp însă șinele au dispărut iar zona s-a transformat într-o imensă groapă de gunoi.

Circulația pe linie a fost închisă în anul 1992, în urma inundațiilor din luna iulie a acelui an, care au provocat multiple pagube în debleu, și din cauza degradărilor avansate ale căptuselii tunelului, colmatării șanțurilor de scurgere și a prismului de piatră spartă cu materiale aduse în tunel din zonele adiacente acestuia. Linia curentă 816 a fost inclusă în Hotărârea de Guvern nr. 632/2011 privind aprobarea închiderii unor părți din infrastructura feroviară proprietate publică a statului. Ulterior apariției HG 632/2011, suprastructura căii a fost demontată pe întreaga lungime și transportată în depozite.

## Tunelul Palas din Constanța, construit de Anghel Saligny în 1900



Tunelul de la km.224+670/225+160 a fost proiectat de inginerul Anghel Saligny, a fost construit între anii 1896-1900 și este inclus în categoria lucrărilor de artă din Patrimoniul Național, prin soluția arhitectonică a portalelor și prin cea ingierească a secțiunii transversale, respectiv căptușeală integrală din zidărie de piatră de talie.

Tunelul subtraversează calea ferată dublă (în acea zonă) Constanța-Mangalia, DN 39

Constanța-Mangalia, străzi și diverse conducte de termoficare, gaze, canalizare, alimentare cu apă de pe teritoriul municipiului Constanța. În decursul anilor, căptușeala tunelului a fost penetrată de infiltrații care au provocat fenomene de exfoliere și degradări. Infiltrațiile din pânza freatică, la care s-au adăugat cele din rețelele edilitare de apă

potabilă și canalizare, s-au amplificat an de an favorizând crearea de goluri și tasări în umplutura neomogenă de la extradadosul căptușelii, care au avut un impact negativ asupra clădirilor de la suprateran, aflate în zona de influență a tunelului.

## Tunelul era râvnit de fostul primar Radu Mazăre



În 2004, după ce a câștigat al doilea mandat de primar al municipiului Constanța, Radu Mazăre a vrut ca Primăria să preia tunelul și a fost întocmit și un proiect de Hotărâre de Consiliu Local în acest sens.

Potrivit documentului, tunelul urma să fie transformat din feroviar în rutier și să servească pentru accesul TIR-urilor în Portul Constanța. Numai că proiectul a fost abandonat, pe de o parte din cauza faptului că nu a fost primit acceptul CNCF CFR SA, pe de altă parte pentru că Primăria oricum nu avea banii necesari pentru a reliza investiția.

De atunci, degradarea tunelului s-a accentuat de la an la an, [așa cum a mai semnalat și Club Feroviar, inclusiv anul trecut.](#)

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