

Modernizarea accesului feroviar în Portul Constanța: zeci de noi linii abătute în stații

19 Decembrie 2022



Varianța finală a studiului de fezabilitate privind modernizarea accesului feroviar în Portul Constanța a fost aprobată de Compania Națională de Căi Ferate CFR SA. Într-o primă fază, vor fi începute lucrările doar la primele două etape, dat fiind că cea de-a treia ar presupune închideri de linii în port, ceea ce este greu de realizat în condițiile războiului din Ucraina.

La mijlocul lunii octombrie, pe site-ul Ministerului Transporturilor a fost publicat 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, [după cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar](#). 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.

Modernizarea accesului feroviar în Portul Constanța: 32 de noi linii abătute în stația Valu lui Traian



FOTO Mapio.net

Acum, a fost aprobată varianta finală a SF, realizată de [Baicons Impex SRL](#), și au fost depuse documentele de finanțare pentru etapele 1 și 2 din acest mega-proiect de 1,1 miliarde de euro. Să le luăm pe rând.

Etapa 1 va presupune modernizarea grupei de așteptare din stația Valu lui Traian de pe Magistrala 800 București-Constanța. Surse din cadrul CNCF CFR SA implicate în

realizarea proiectului au declarat pentru Club Feroviar că în stația Valu lui Traian se vor construi nu mai puțin de 32 de linii abătute suplimentare, în plus față de cele existente în momentul de față.

"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 [Hotărârea de Guvern](#).

În acest fel, odată cu proiectul la care facem referire, CFR SA va renunța la practica total nesănătoasă din ultimii ani, când la modernizarea unor tronsoane feroviare a fost redus numărul de linii abătute din stații. Inclusiv la modernizarea Magistralei 800 s-a aplicat acest model păgubos, care a crescut timpul de deplasare a trenurilor de marfă, [așa cum a mai scris Club Feroviar](#).

Se dublează calea ferată Agigea Ecluză-Terminal Ferry Boat, iar la Agigea Nord vor fi trei linii în plus



Stația Agigea Ecluză. FOTO Wikipedia

Etapa 2 presupune și ea lucrări complexe pentru fluidizarea traficului pe M800 și a celui spre Portul Constanța.

Astfel, se va construi o nouă linie între stațiile Valu lui Traian și Palas. De asemenea, în stația Agigea Nord se vor construi trei linii abătute suplimentare, iar racordul feroviar existent de la stația Agigea Ecluză până la Terminalul Ferry Boat se va dubla.

”Aceste lucrări, prevăzute în primele două etape, se pot realiza fără închiderea și fără afectarea circulației feroviare. De aceea, ele sunt preconizate a începe cât mai curând”, au precizat sursele citate. Pentru Etapa 1, durata de execuție propriu-zisă a lucrărilor va fi de un an și jumătate, iar pentru Etapa 2 – de doi ani. De asemenea, vor fi prevăzute perioade de șase până la opt luni pentru faza de proiectare la ambele etape.

Etapa 3, pusă în așteptare din cauza războiului din Ucraina, care a aglomerat Portul Constanța



Primele două etape reprezintă, din punctul de vedere al complexității lucrărilor, aproximativ 40% din totalul proiectului de modernizare a infrastructurii feroviare din Portul Constanța. Cea de-a treia este, deci, mai complexă și realizarea ei ar presupune închideri de linii pe parcursul șantierului. Oficialii CNCF CFR SA au decis să amâne un pic începerea șantierului, deoarece închiderea unor linii nu este de dorit în contextul războiului declanșat de Vladimir

Putin în Ucraina, care a aglomerat tranzitul prin Portul Constanța.

Concret, Etapa 3 presupune modernizarea dispozitivului de linii din stațiile Constanța Port Zona A, Constanța Port Zona B, Constanța Port Mol V, Constanța Port Ferry Boat și Agigea Sud.

Realizarea studiului de fezabilitate a fost finanțată din Fondul de Coeziune, prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene – CEF Transport (85%) și de la bugetul de stat.

În paralel, Regionala Constanța a CNCF CFR SA vrea să redeschidă circulației feroviare tunelul Palas din Constanța, construit în 1900 de Anghel Saligny și închis de CFR în 1992, [așa cum a scris recent Club Feroviar](#).

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