Unic ofertant pentru redeschiderea tunelului feroviar Palas spre Portul Constanța

26 Ianuarie 2023

O singură ofertă a fost depusă la licitația pentru redeschiderea tunelului feroviar Palas spre Portul Constanța, construit de Anghel Saligny în 1900 și închis de SNCFR în 1992.

La finele lunii noiembrie 2022, Regionala Constanța a Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA a lansat anunțul de licitație ce avea 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.

ISPCF vrea să facă studiul pentru redeschiderea tunelului feroviar Palas

Termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare a fost data de 9 ianuarie 2023, ora 15:00.

Potrivit anunțului din sistemul electronic de achiziții publice, a fost depusă o singură ofertă, din partea Institutului de Studii și Proiectări Căi Ferate (ISPCF). Evaluarea de calificare și tehnică, precum și cea financiară urmează să fie făcute până la data de 4 aprilie 2023.

Tunelul Palas din Constanța, construit de Anghel Saligny în 1900, închis de SNCFR în 1992

Tunelul de la km.224+670/225+160 a fost proiectat de inginerul Anghel Saligny, a fost construit între anii 1896-1900 şi este inclus în categoria lucrărilor de artă din Patrimoniul Naţional, prin soluţia arhitectonică a portalelor şi prin cea inginerească a secţiunii transversale, respectiv căptuşeală integrală din zidărie de piatră de talie.

Tunelul subtraversează calea ferată dublă (în acea zonă) Constanţa-Mangalia, DN 39 Constanţa-Mangalia, străzi şi diverse conducte de termoficare, gaze, canalizare, alimentare cu apă de pe teritoriul municipiului Constanţa. În decursul anilor, căptuşeala tunelului a fost penetrată de infiltraţii care au provocat fenomene de exfoliere şi degradări. Infiltraţiile din pânza freatică, la care s-au adăugat cele din reţelele edilitare de apă potabilă şi canalizare, s-au amplificat an de an favorizând crearea de goluri şi tasări în umplutura neomogenă de la extradosul căptuşelii, care au avut un impact negativ asupra clădirilor de la suprateran, aflate în zona de influenţă a tunelului.

Linia CF Palas – Constanţa Port A a fost linie neelectrificată, dublă, centralizată, cu semnalizare SCB, în debleu cu înălţimea 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 (staţia Palas) pâna la km.225+600 (stația Constanța Port A).

Circulaţia pe linie a fost închisă în anul 1992, în urma inundaţiilor din luna iulie a acelui an, care au provocat multiple pagube în debleu, şi din cauza degradărilor avansate ale căptuselii tunelului, colmatării şanţurilor de scurgere şi 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 părţi din infrastructura feroviară proprietate publică a statului. Ulterior apariţiei HG 632/2011, suprastructura căii a fost demontată pe întreaga lungime şi transportată în depozite.

Sursa: https://clubferoviar.ro/