

Care va fi viteza maximă pe Constanța-Mangalia. Proiectul de modernizare, în cifre

30 Ianuarie 2023



Cifrele cheie ale proiectului de modernizare și electrificare a tronsonului feroviar spre sudul litoralului au fost publicate de Agenția pentru Protecția Mediului Constanța. Viteza maximă pe Constanța-Mangalia nu va fi de 160 km/oră, așa cum de altfel era de așteptat, din cauza geografiei traseului, ci de 120 km/oră.

La începutul anului în curs, Agenția pentru Protecția Mediului Constanța a început procedura prevăzută de decizia etapei de încadrare pentru proiectul dezvoltat de Compania Națională de Căi Ferate CFR SA prin Baicons Impex SRL pentru electrificarea căii ferate Constanța-Mangalia, după cum a scris la vremea respectivă Club Feroviar.

Agenția a hotărât că trebuie efectuată evaluarea impactului asupra mediului și efectuarea studiului de evaluare adecvată, în cadrul procedurii, pentru proiectul "Electrificarea și

reabilitarea liniei de cale ferată Constanța – Mangalia”. Acum, [pe site-ul instituției a fost publicată Decizia etapei de încadrare a proiectului](#), în care sunt menționate cifrele cheie.

Viteza maximă pe Constanța-Mangalia crește de la 80 km/oră la 120 km/oră



Aici, linia ferată va fi dublată

Lungimea liniei duble va crește la de 9,6 km în prezent (între Constanța și Agigea Ecluză, unde este și electrificată) la 26,4 km.

Concret, așa cum a mai informat Club Feroviar, se va dubla linia între Costinești și Mangalia. De asemenea, tot traseul de 42,9 km al căii ferate va fi electrificat, prin adăugarea a încă 33,3 km față de situația existentă.

O mențiune importantă este la capitolul viteza maximă de operare. În prezent, viteza maximă pe Constanța-Mangalia este de 80

km/oră (și doar pe mici tronsoane), iar după modernizare se estimează că va fi ridicată la 120 km/oră.

Din păcate, se menține actualul număr de treceri la nivel cu calea ferată (19), nefiind prevăzută construcția niciunui pasaj denivelat (suprateran sau subteran). Rămâne de văzut dacă autoritățile locale vor investi în astfel de pasaje, care ar reprezenta normalitatea pentru un transport feroviar demn de Uniunea Europeană în secolul 21.

Dispare o haltă și se montează panouri fonoabsorbante



Halta de mișcare Neptun nu va mai avea nicio utilitate după dublarea liniei

Proiectul prevede desființarea halei de mișcare Neptun. A nu se confunda cu halta de călători Neptun. Prima este situată în apropiere de Mangalia și are linii abătute, care permit în prezent trenurilor să facă cruce. Cum linia de la Costinești la Mangalia va fi dublată, prezența haltei respective nu se va mai justifica.

De asemenea, în proiect este prevăzută montarea de panouri fonoabsorbante pe o mare parte din traseu (acolo unde traversează

localități/stațiuni), mai exact pe o distanță de 27,38 km. În altă ordine de idei, în proiect sunt prevăzute nu mai puțin de 166 de subtraversări pentru mamifere mici.

Totodată, pentru a fi și mai prietenos cu mediul, proiectul prevede instalarea a 2.532 mp de panouri fotovoltaice și a cinci stații pentru încărcarea mașinilor electrice.

Modernizarea și electrificarea căii ferate Constanța-Mangalia, în cifre

Cifrele cheie ale proiectului pot fi consultate în tabelul de mai jos, realizat de Agenția pentru Protecția Mediului Constanța:

Obiectiv	U.M.	Caracteristici	
		Situație existentă	Situație proiectată
Lungime linie c.f. directă dublă	km	9,6	9,6 existentă + 16,8 nouă = 26,4
Lungime linie c.f. directă simplă	km	33,3	16,5
Lungime linie c.f. electrificată	km	9,6	9,6 existentă + 33,3 nouă = 42,9
Viteză maximă de operare	km/h	80	120
Declivitatea maximă	‰	15	15
Pod încrucișare	buc.	1	1
Poduri	buc.	4	4
Pasaje	buc.	5	5
Podete	buc.	23	22
Treceri la nivel	buc.	19	19

Obiectiv	U.M.	Caracteristici	
		Situație existentă	Situație proiectată
Număr puncte de oprire	buc.	4	4
Număr de stații	buc.	6	6
Număr halte de mișcare	buc.	2	1
Sistem de centralizare	tip	CE/MECANIC	CEL
Sistem de protecție împotriva zgomotului montat pe traversă	km	0	5,895
Separatoare de hidrocarburi	buc.	0	55
Bazine de evaporare, buc.	buc.	0	9
Panouri fonoabsorbante	km	0	27,38
Perdele antiînzăpezire forestiere	mp	141650	141650 existentă) + (supraf. nouă) 39030
Spații verzi amenajate din stații	mp	0	49530
Subtraversări pentru mamifere medii	buc.	0	2
Subtraversări pentru mamifere mici	buc.	0	~ 166
Panouri anticoliziune (tip plasă)	ml.	0	2605

Obiectiv	U.M.	Caracteristici	
		Situație existentă	Situație proiectată
Sisteme de avertizare sonoră	buc.	0	2
Traverse	tip	lemn și beton	beton
Ghene de colectare selectivă a deșeurilor din stații și halte	buc.	0	5
Centrale pe gaz/electrice	buc.	11	9
Clădiri reconstruite, modernizate	buc.	7	7
Peroane reconstruite	buc.	9	14
Panouri fotovoltaice	mp	0	2532
Stații încărcare mașini electrice	buc.	0	5
Grupuri sanitare noi	buc.	14	40
Lucrări de scurgere ape meteorice	ml	~ 11900	~ 46300

Studiul de fezabilitate, realizat de Asociera Baicons Impex SRL-ISPCF SA

Pe 14 ianuarie 2022, CNCF CFR SA și Asociera Baicons Impex SRL-ISPCF SA au semnat contractul, în valoare de 7,7 milioane lei (fără TVA), pentru elaborarea studiului de fezabilitate, etapa I a programului de electrificare și reabilitare a liniei Constanța-Mangalia, pentru viteza maximă de circulație a trenurilor de călători cu 160 km/oră, respectiv cu 120 km/oră pentru trenurile de marfă, [așa cum a scris atunci Club Feroviar](#).

Studiul de fezabilitate a trebuit să asigure specificațiile tehnice de interoperabilitate pe teritoriul României și respectarea conformității standardelor impuse pentru Coridoarele Europene și Coridoarele TEN-T, având în vedere că linia de cale ferată Constanța-Mangalia este o continuare a Magistralei 800 București-Constanța, componentă a Coridorului Rin-Dunăre (ramura nordică).

Sursa de finanțare a fost asigurată din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR), capitolul Proiecte de electrificare și reabilitare cale ferată, cu perioada de elaborare 2021- 2030.

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