

Linia de tren București – Giurgiu: Șantierul PORR a ajuns la aproape 50%. Circulația feroviară ar urma să fie reluată din august, după o întrerupere de 18 ani

2 Martie 2023



Lucrările pentru redeschiderea liniei de tren București – Giurgiu au ajuns la 48%, potrivit raportului oficial CFR Infrastructură. [Progresul](#) față de ultima raportare este de 3%. Constructorul PORR a profitat de vremea destul de bună și a continuat lucrările la toate podurile, Argeș, Neajlov și Sabar, viaductul de Grădiștea peste Argeș fiind de departe cea mai dificilă lucrare de artă de pe traseu. Termenul contractual pentru finalizarea lucrărilor pe tronsonul de 12 kilometri este luna august 2023, trenurile urmând să-și reia circulația după o întrerupere de 18 ani.

Stadiul lucrărilor a fost prezentat de publicația de specialitate [România Feroviară](#). „În Grădiștea, unde avem de acum viaductul “Grădiștea”, cu o lungime de 1.5 km, au sosit în sfârșit după o mică întârziere (din partea producătorului probabil), ultimele 6 grinzi de beton care lipseau în deschiderile dinspre culeele viaductului. În situația de față, (poza de sus), PORR Construct lucra simultan cu 4 macarale de putere, închiriate de la DEME Macarale și nu stăteau pe gânduri, cum sosea o grindă cu autotrenul cum o urcau imediat sus pe pile. Acum putem spune că tot ce înseamnă lucrare de artă/beton armat și anume

pile, grinzi, predale sunt montate în procent de 100%, toate trecerile peste râul Neajlov, Argeș și Sabar sunt finalizate din punctul ăsta de vedere. Să vedem când va fi adus și montat primul tablier metalic în Comana pentru că acolo e prioritatea, trecerea trenului de lucru spre Grădiștea și mai departe spre Vidra!”, arată România Feroviară.

Linia București – Giurgiu, inaugurată în 1869, este prima linie de tren din România (acelor timpuri), dar este închisă din 2005 de la prăbușirea Podului peste Argeș de la Grădiștea. Din 2005 până în 2020, când a fost semnat contractul cu antreprenorul din Austria, Ministerul Transporturilor nu a făcut eforturi pentru a asigura legătura feroviară între Giurgiu și București pe linia directă, timp în care patronii firmelor de microbuze au făcut profituri uriașe.

Contractul pentru Modernizarea Liniei București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Frontieră are o valoare de 472 milioane lei, iar durata de execuție este de 24 de luni. Pentru redeschiderea liniei sunt prevăzute doar lucrări de reparații, nu și dublare sau electrificare, acestea fiind incluse în etapa II-a a proiectului.

Cea mai dificilă lucrare de artă este noul pod peste Argeș, lungime totală de 1.131 metri, cu o deschidere centrală de 145 de metri, a doua după cea a Podului de la Cernavodă.

„În zona râului Argeș, traversarea va fi asigurată printr-o suprastructură de cale simplă, tip grindă cu zăbrele, cu deschideri de 70m+145m+70m, cuvă de balast. Pe malul stâng al Argeșului (direcția București) se vor executa viaducte de acces cu 8 deschideri de 30 m, iar pe malul drept (direcția Giurgiu) se vor executa viaducte de acces cu 23 deschideri de 30 m și 3 deschideri de 33 metri. Prezentul proiect este corelat cu proiectul IPTANA de amenajare a râurilor Argeș și Dâmbovița pentru navigație și alte folosințe”, arată memoriul pentru acordul de mediu din 2017 care lua în calcul redeschiderea discuției despre canalul București – Dunăre.

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