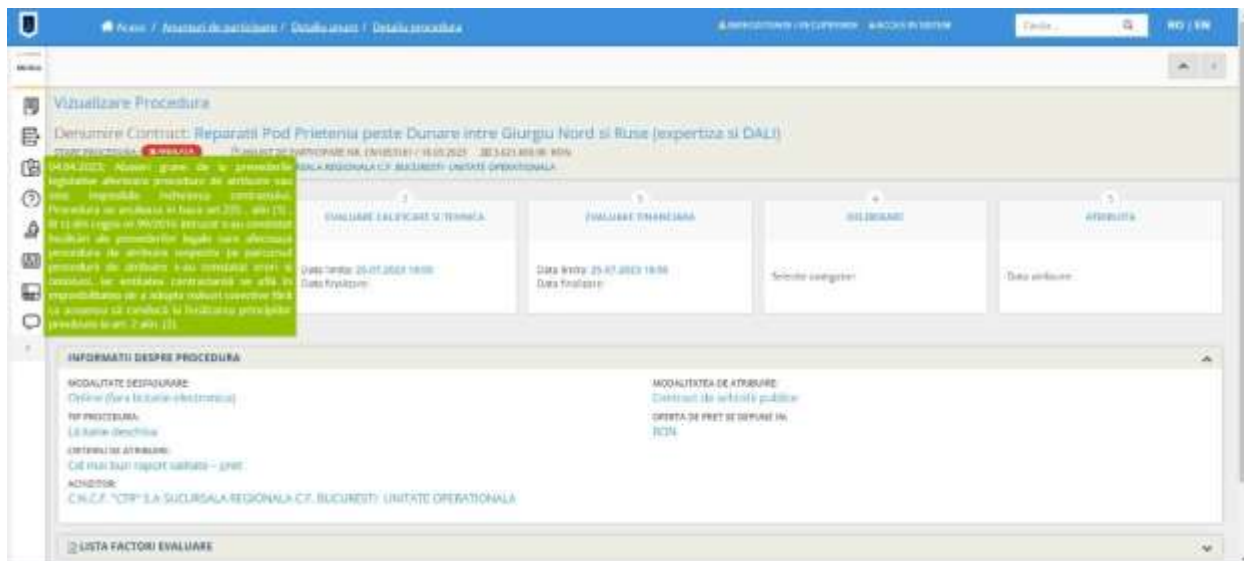


CFR Infrastructură a anulat licitația pentru expertiza necesară reparațiilor liniei de tren de pe podul Prieteniei Giurgiu-Rus

10 APRILIE 2023



CFR Infrastructură a anulat licitația pentru serviciile de expertiză necesare reparațiilor la linia de tren de pe Podul „Prieteniei” Giurgiu-Ruse. Pe 18 martie, administratorul rețelei de cale ferată din România a scos la licitație un contract de 3,6 milioane de lei pentru expertiză și DALI (documentația pentru avizarea lucrărilor) necesare reparațiilor liniei de tren de pe jumătatea de pod pe care o administrează România, iar termenul pentru depunerea ofertelor era 24 aprilie. Însă CFR Infrastructură nu a mai așteptat depunerea ofertelor și a anulat licitația invocând „încălări ale prevederilor legale care afectează procedura de atribuire respectiv pe parcursul procedurii de atribuire s-au constatat erori și omisiuni/entitatea contractantă se află în imposibilitatea de a adopta măsuri corective fără ca acestea să conducă la încălcarea principiilor prevăzute la art. 2 alin. (2).”.



Pentru lucrările la calea ferată de pe Podul inaugurat în 1954 a fost scos la licitație un [contract](#) de 3,6 milioane de lei pentru expertiza podului administrat împreună cu partea bulgară. Expertiza va dura 9 luni și se referă la cele 19 deschideri (jumătatea românească a podului). Al doilea pod transfrontalier este cel de la Calafat – Vidin, construit și inaugurat de Bulgaria în 2013.

Podul peste Dunăre de la Giurgiu – Ruse este un pod mixt, rutier și feroviar, iar pe această rută circulă trenurile spre Bulgaria, Grecia și Turcia, CFR Călători având în sezonul estival grupe speciale spre Sofia, Salonic și Istanbul. Tronsonul București – Giurgiu este singurul segment neelectrificat de pe traseul celebrului tren Orient Expres, iar între București și Giurgiu se așteaptă reluarea circulației feroviare în septembrie după finalizarea lucrărilor la noul pod peste Argeș de la Grădiștea.

Podul Giurgiu – Ruse are o lungime totală de 2223,93 metri și include 37 de deschideri, partea rutieră este amplasată pe partea superioară a Podului, iar linia de tren jos. Tablierul central are partea inferioară mobilă și permite realizarea unei înălțimi pentru navigație pe Dunăre de 24 de metri, conform documentației pe care a consultat-o Economedia. Infrastructura podului este alcătuită din 38 de elemente (pile și culei) cu fundații realizate din piloți și chesoane. Tablierele metalice de cale ferată, de 33,60 metri deschidere sunt alcătuite din câte două grinzi principale. Prețul ofertei are un punctaj de 40%, iar ofertele pot fi depuse până pe 24 aprilie. Potrivit contractului, studiile de teren, geologice, topografic și hidrologice durează două luni, alte 2 luni sunt alocate expertizei tehnice, iar patru luni documentația ce cuprinde tehnico-edilitară, iar studiul de mediu (evaluarea impactului) 5 luni. Compania de Drumuri a făcut reparațiile carosabilului în 2015 și 2016 (pe jumătatea românească) fiind așteptate reparații capitale și pe jumătatea pe care o administrează Bulgaria.

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