

Modernizarea liniei Craiova-Calafat intră în linie dreaptă. Cât va costa

6 noiembrie 2020

După mai bine de zece ani de amânări, Ministerul Transporturilor a publicat indicatorii tehnico-economici pentru modernizarea liniei Craiova-Calafat, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean. Valoarea totală a investiției, care va presupune electrificarea liniei (nu și dublarea ei), ridicarea vitezei de circulație la 160 km/oră și lucrări în stații, este de peste trei miliarde de lei, echivalentul a peste 600 milioane de euro.



Linia ferată nou construită Golenți-Frontieră

Inaugurat în 2013, Podul Noua Europă de peste Dunăre, la Calafat-Vidin, este cvasi-inutil, din cauza faptului că pe malul bulgăresc al fluviului infrastructura feroviară este într-o stare avansată de degradare, iar viteza de deplasare pe sectorul Golenți-Segarcea este limitată la 30 km/oră.

Singura porțiune la standarde europene este cea nou construită dintre Golenți și pod, de numai 3 km, pe care se poate circula cu 160 km/oră și este și electrificată. În rest, până la Craiova, unde se face legătura cu Magistrala 900, linia este simplă, neelectrificată și cu numeroase restricții și limitări de viteză. Între Segarcea și Craiova, viteza maximă este de 70 km/oră. Din aceste cauze, traseul de puțin peste 100 km dintre pod și Craiova este parcurs în mai bine de trei ore de trenurile de călători. De asemenea, multe dintre clădirile gărilor de pe traseu se află și ele într-o stare avansată de degradare.

Modernizarea liniei Craiova-Calafat va costa peste 600 milioane de euro

Iată că acum, după mai multe studii de fezabilitate care au expirat rând pe rând, Ministerul Transporturilor face primul pas spre lansarea licitației de modernizare a liniei 912 și a pus în dezbatere publică [proiectul de Hotărâre de Guvern](#) pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici.

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) este de 3.024.654.000 lei, echivalentul a 615 milioane de euro, din care lucrările propriu-zise de construcții-montaj vor presupune un efort financiar de 2.174.499.000 lei. Investiția va fi eșalonată astfel:

Anul I 146.170 / 52.378

Anul II 959.102 / 707.373

Anul III 959.102 / 707.373

Anul IV 960.280 / 707.373

Prețurile sunt exprimate în mii lei. Prima suma reprezintă investiția totală, iar cea de-a doua lucrările de construcții-montaj. Lungimea traseului este de 106,74 km. Proiectantul este Consis Proiect SRL.

Licitația pentru Arad-Timișoara are deja trei contestații

Secțiunea de cale ferată a Coridorului Orient/Est Mediteranean ce traversează România are o lungime de 513 km și este una dintre cele mai folosite secțiuni, din rețeaua CFR SA, atât pentru traficul (de călători și marfă) național, cât și pentru cel internațional.

Această secțiune cuprinde următoarele tronsoane de cale ferată:

- **Arad – Timișoara – Caransebeș;**
- **Caransebeș – Drobeta Turnu Severin – Craiova;**
- **Craiova – Calafat.**

Pentru tronsonul Arad-Timișoara, CFR SA a lansat recent licitația de modernizare, în valoare de aproape patru miliarde de lei, procedură care a fost deja contestată de trei constructori.

Starea actuală a liniei: zone mlăștinoase, vegetație abundentă și traverse fisurate

În nota de fundamentare a proiectului de act normativ se face o radiografie a tronsonului Craiova-Calafat, care este propus acum pentru modernizare.

Astfel, este vorba de tasarea terasamentului, lățimi insuficiente ale platformei căii, lipsa șanțurilor de colectare și evacuare a apelor, zone mlăștinoase la piciorul rambleului de cale ferată, vegetație abundentă cu arbori crescuți pe taluzul terasamentului, lipsa contrabanchetelor, vegetație abundentă crescută până în umărul de piatră spartă. Tot aici întâlnim zone cu traverse noroioase, grad avansat de uzură a ciupercii, știrbituri,

bavurări, patinări și desprinderi de material, prisma căii este colmatată, fapt ce a permis dezvoltarea vegetației.

Există prinderi și joante la care materialul mărunț de cale este absent, uzat sau neutilizat corespunzător, Multe dintre traversele de beton prezintă fisuri, pe zona centrală, la partea superioară. Fisurile sunt dezvoltate pe toată lățimea traverselor. Unele traverse au armatură descoperită pe zona centrală, la partea superioară. S-au întâlnit traverse ce prezentau ruperi în corpul de beton, fisuri și știrbituri. Șanțurile de pământ sau beton situate de o parte și de alta a căii ferate sunt degradate pe anumite zone, colmatate și înierbate pe aproape toată lungimea lor.

Probleme numeroase la poduri și podețe

Problemele nu se opresc aici. Podurile și podețele prezintă defecte structurale, în funcție de tipul acestora, iar la numeroase dintre acestea albia cursurilor de apă prezintă suprafețe cu vegetație abundentă, cu arbori și arbuști crescuți atât în albia minoră, cât și în albia majoră.

Instalațiile de semnalizare și telecomunicații existente pe tronson au o durată considerabilă de când sunt puse în serviciu, ce a depășit „durata normată de funcționare” stabilită prin reglementările în vigoare. De asemenea, instalațiile SCB au o pronunțată uzură fizică și morală, fiind la limita critică de încadrare în condițiile tehnice instrucționale de ramură. Intervențiile periodice de readucere în parametri prin reparații curente sau capitale nu s-au făcut sau au fost realizate insuficient din lipsă de resurse, iar întreținerea lor în prezent se face cu mari dificultăți de asigurare a unui personal calificat și a logisticii necesare, inclusiv din cauza lipsei producătorilor de piese de schimb specifice.

Clădirile gărilor, în stare avansată de degradare



În ceea ce privește clădirile care fac obiectul reabilitării, expertizele tehnice și rapoartele de audit energetic subliniază starea tehnică precară a acestor structuri: fisuri, crăpături, degradări ale pardoselilor, planșelor, zidărilor și tencuielilor, infiltrații datorate stării necorespunzătoare a învelitorilor, comportări necorespunzătoare din punct de vedere al asigurării unui grad acceptabil de protecție termică, degradări semnificative ale tâmplăriilor interioare și exterioare.

În majoritatea cazurilor, peroanele sunt din prefabricate vechi de beton armat, materialele fiind degradate și nu există copertine. Nu există nici pasarelele pentru traversarea căii ferate de către localnici.

Ce va presupune modernizarea liniei Craiova-Calafat

Un prim obiectiv al proiectului pentru modernizarea liniei Craiova-Calafat constă în reînnoirea infrastructurii liniilor și corectarea geometriei traseului pentru viteza de 160 km/h.

De asemenea, se are în vedere reconfigurarea dispozitivului de linii din stații, având în vedere și o viitoare dublare a liniei. Deci, pentru moment, linia va rămâne simplă. Se mai intenționează desființarea sau transformarea în pasaje denivelate a trecerilor la nivel care nu respectă reglementările în vigoare.

Pe partea de semnalizare și automatizare se vor introduce instalații de centralizare electronică în toate stațiile, haltele de mișcare și posturile de mișcare incluse în proiect și se va implementa sistemul ERTMS (ETCS nivelul 2 și GSM-R) pe întregul tronson, dar și BLAI.

Se intenționează și modernizarea gărilor existente, precum și construcția a trei clădiri noi de călători, clădiri tip, minimale, în Jiu Nou, Afumați și Boureni. În proiect sunt incluse și asigurarea de facilități pentru pasageri în stații și haltele de călători. modernizarea persoanelor și asigurarea interoperabilității acestora, construirea a două districte LC+EA+ELF, în Jiu Nou și Băilești.

Se are în vedere și reabilitarea clădirii de revizie și a magaziei din Calafat, dar și reabilitarea rampelor de încărcare-descărcare din stațiile Podari, Segarcea, Moțăței, Golenți și Calafat, realizarea unei noi rampe în stația Băilești.

În proiect sunt cuprinse și modernizarea echipamentului de telecomunicații (siguranța circulației, exploatare și avizare călători), realizarea lucrărilor de electrificare, modernizarea instalațiilor de Protecție a Instalațiilor din Cale și Vecinătate (PICV), montarea de încălzitoare de macaz în stații, în halte de mișcare și la ramificații și montarea de panouri fotovoltaice.

Sursa: Club Feroviar