

Cum arată șantierul de la Grădiștea și când începe electrificarea liniei București - Giurgiu

31 August 2022



Directorul general al Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA, Ion Simu-Alexandru, a vizitat șantierul noului pod feroviar de la Grădiștea, prilej cu care a anunțat și când va începe electrificarea liniei București-Giurgiu.





Aflat în vizită tehnică pe șantierul feroviar dintre Vidra și Comana, Ion Simu-Alexandru a verificat stadiul lucrărilor, unde progresul fizic este vizibil, și i-a solicitat antreprenorului să mențină același ritm de lucru, deoarece finalizarea în termen a reconstrucției podului feroviar de la Grădiștea și reluarea circulației trenurilor pe ruta directă București – Giurgiu reprezintă o prioritate a companiei pentru anul 2023, se arată într-un [comunicat postat pe Facebook](#) de compania de infrastructură.

“De 17 ani, lipsa acestui pod a privat mii de călători de un mijloc de transport direct între București-Grădiștea-Giurgiu. După prăbușirea podului de la Grădiștea, în anul 2005, trenurile au fost redirecționate prin Videle, un traseu de 118 km, în loc de 74 km, dacă ar fi circulat pe ruta inițială, ceea ce a condus automat la pierderea unui număr însemnat de călători, dar și dezavantaje pentru traficul de marfă, deoarece retrasarea graficului de circulație pe ruta alternativă, prin Videle, a impus costuri suplimentare de transport și durată mai mare de circulație. Îmi doresc și sper ca ritmul de lucru și progresul de execuție, înregistrate pe șantierul feroviar dintre Vidra și Comana, să fie menținute în acest trend ascendent, iar de anul viitor, prin redeschiderea circulației pe noul pod feroviar de la Grădiștea, ruta București-Giurgiu să redevină o alternativă avantajoasă de transport atât pentru călători și navetiști, dar și pentru transportatorii de mărfuri, pe care vrem să-i atragem din zona rutieră, pe calea ferată”, a spus directorul general al CFR SA.

Licitația pentru electrificarea liniei București-Giurgiu, lansată anul viitor

Șeful CFR SA a anunțat și când va începe a doua etapă a modernizării legăturii feroviare directe dintre București și Giurgiu, care va include și electrificarea ei.

”Anul 2023 este anul în care avem target lansarea licitației pentru Modernizarea liniei de cale ferată pe tronsonul București Nord-Jilava-Giurgiu Nord-Giurgiu Nord Frontieră – Lotul II, un proiect în valoare de patru miliarde de lei, din fonduri nerambursabile, care prevede nu doar modernizarea liniei pentru creșterea vitezei de circulație la 120 km/oră, dar și electrificarea liniei, implementarea sistemelor de centralizare electronică, inclusiv sistem ERTMS nivel 2. Studiul de fezabilitate pentru Lotul II va fi finalizat până în decembrie 2022, iar anul viitor va fi lansată licitația pentru proiectare și execuție a lucrărilor de modernizare a liniei de cale ferată, care asigură legătura directă între București – via Grădiștea – Ruse, prin frontiera sudică”, a precizat Ion Simu-Alexandru.

Și situația actuală de pe Lotul 1 București-Giurgiu

În prezent, situația se prezintă în felul următor pe Lotul 1, care contractul a fost semnat în decembrie 2020, pentru elaborarea proiectului tehnic și execuția lucrărilor:

- Stadiul de execuție: 32,4%
- Finanțare: fonduri nerambursabile
- Termen finalizare: 2023.

Contractul presupune lucrări de infrastructură/suprastructură pe 12,02 km (stația Vidra, de la km 18+180 – stația Comana, km 30+200), lucrări de artă și lucrări conexe pe întregul traseu.

Lucrări de artă

- pod peste râul Sabar km 18+272 – noul tablier va avea deschiderea de 45 m
- pod peste râul Sabar km 18+411 – noul tablier va avea deschiderea de 45 m
- pod peste râul Argeș, între km 23+456 – km 23+747, inclusiv viaductele de acces (malul drept – direcția Giurgiu – 27 deschideri și malul stâng – direcția București – 8 deschideri), lungimea totală a podului – 1362,10 m;
- pod peste râul Neajlov între km 28+364 – km 28+434 – noul tablier va avea deschiderea de 70 m
- podeț km. 21+050
- podeț km. 22+290
- podeț km. 25+491
- podeț km. 25+861
- podeț km. 27+205

- podeț km. 28+959
- podeț km. 28+951
- podeț km. 29+257
- podeț km. 29+516
- podeț km. 29+933.

Parcul Natural Comana (arie protejată)

- 10 subtraversări (tip C2) pentru mamifere mici
- 89 de structuri de trecere (pe suprastructura căii) pentru amfibieni și reptile

Construcții civile noi: stațiile Grădiștea și Comana

Lucrări conexe

- înlocuirea traverselor, schimbarea prinderilor șină-traverse, înlocuire/completare componente ale aparatelor de cale, completare piatră spartă, înlocuirea dalelor elastice sau de beton de la trecerile la nivel, curățarea șanțurilor și rigolelor din lungul liniei etc.
- igienizarea clădirilor de călători și a celor tehnice (clădiri CED) din toate stațiile și haltele de pe traseu – reparații acoperișuri, zugrăveli interioare și exterioare, dotarea cu aparate individuale de climatizare, completare/înlocuire ferestre/tâmplării interioare și exterioare, reparații la instalațiile interioare etc.
- completarea instalațiilor și a echipamentelor de semnalizare feroviară
- completarea instalațiilor și a echipamentelor de telecomunicații feroviare (TTR)
- completarea instalațiilor de informare a publicului călător (audio și video) în toate stațiile și haltele de pe traseu.

Ce s-a realizat până acum pe Lotul 1, obiectiv cu obiectiv

Pe Lotul 1, s-au realizat următoarele obiective:

Reconstrucția podului peste Argeș de la Grădiștea

- toți pilonii podului, inclusiv pilonii viaductelor, sunt finalizați
- radierele săpate
- se lucrează la armare, cofrare și betonare banchete pile
- în curs de finalizare pereții mulați
- execuție tablier în uzină

Tronsonul 1, între Vidra – Comana, km 18+180 – 21+050):

- Terasamente

- km 18+450 – 20+050: așternere geotextil și PSS (strat 1), protejarea taluzurilor cu pământ vegetal
- Poduri:
- pod Sabar (I și II): armare, cofrare și betonare radier culee
- Podete:
- podeț 1, km 21+050 – finalizată hidroizolația, încep lucrările de dren

Tronsonul 2, între Vidra – Comana, km 21+050 – 25+491:

- Poduri:
- pod peste Argeș și viaducte adiacente: armare, cofrare și betonare banchetă pilele 20 – 28 la viaductul de pe malul drept, armare, cofrare și betonare elevație culee C1 la viaductul de pe malul stâng;
- Terasamente:
- partea stângă a podului peste Argeș: se lucrează la terasamente, între km 22+350 – 23+100, pentru așternere strat 2 PSS
 - partea dreaptă a podului peste Argeș: se lucrează la terasamentul mare, între km 24+650 – 25+500, pentru umplutură și material necoeziv, așternere geogrilă principală/secundară și profilare taluz
- Podete și subtraversări:
- podețul 2 km 22+290 – cofrare și turnare scară de acces
 - subtraversarea 1 km 25+210 – cofrare și turnare pereu
 - podețul 3 km 25+491 – cofrare și turnare scară de acces, cofrare și turnare șanț de beton pe partea stângă

Tronsonul 3, între Vidra – Comana, km 25+491 – km 28+400:

- Poduri:
- podul Neajlov – armare, cofrare și betonare elevație culee (ax 20)
- Terasamente:
- km 25+100 – 27+650 – profilare platformă de pământ și umplutură cu material necoeziv
 - km 27+650 – 28+350 – săpătură în trepte și umplutură cu material necoeziv
- Podete și subtraversări:
- podețul 4 km 25+861 – cofrare și turnare scară acces pe terasament
 -

Tronsonul 4, între Vidra – Comana, km 28+400 – 30+200:

- Stația Comana (lucrări civile):

- peroanele 1 si 2: săpătură, umplutură, cofrare, armare, betonare pereți monoliți, montaj prefabricate
 - peronul 1: montaj și monolitizare prefabricate, armare, cofrare și betonare grinzi de consolidare
 - peronul 2: armare carcase și cofrare fundații copertină
- Terasamente:
- km 28+560 – 30+200 – execuție strat de PSS
 - km 29+000 – 29+800 – execuție dren și montaj cămine dren
- Podețe și subtraversări:
- podeț km 29+267 – umplutură cu material coeziv/necoziv (la nivelul cunetei), cofrare și turnare cunetă, protecție hidroizolație și scară de acces terasament
 - podeț 9 km 29+506 – umplutură în jurul prefabricatelor, cofrare și turnare cunetă dren, așternere membrană hidroizolație și turnare beton de pantă în interiorul podețului Tr 3 și între aripi, protecție hidroizolație, umplutură până la cota superioară a prefabricatelor și săpătură parțială pentru amenajare albie în amonte și aval.

Studiul pentru Lotul 2, realizat de o asociere româno-portugheză

Pentru Lotul 2, care va include și electrificarea liniei București-Giurgiu, s-a lansat studiul de fezabilitate, iar situația stă în felul următor:

- Stadiul de elaborare: 96%
- Termen finalizare: decembrie 2022
- Finanțare: fonduri nerambursabile
- Obiective: modernizarea liniei pe întregul traseu, electrificare și implementarea sistemelor de centralizare electronica (ERTMS nivel 2)
- Proiectant: Baicons IMPEX – Ingineria Especializada Obra Civil e Industrial.

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