

# Vechiul pod Grădiștea de pe linia 902 a fost demolat. Începe construcția celui nou

25 Octombrie 2021



Vechiul pod Grădiștea, de pe secția feroviară 902, a fost demolat de muncitorii de la Porr Construct, iar acum urmează faza de construcție a celui nou.

Informația a fost făcută publică de site-ul [România Feroviară](#), care a postat și imagini de pe șantierul din județul Giurgiu.

De asemenea, se lucrează și la demontarea vechii căi de rulare. Aproape jumătate din cei 7 km de cale ferată dintre Grădiștea și Vidra au fost scoși, iar terenul este pregătit pentru noul rambleu al noii căi ferate București Progresul-Giurgiu.

## Vechiul pod Grădiștea avea prevăzută cale dublă

Așa arată acum podul



Și așa arăta la începutul lunii septembrie

Primul pod peste râul Argeș de la Grădiștea, construit pe vremea Regelui Carol I și care s-a prăbușit la inundațiile din 2005, a fost demontat.

Acum, a fost demolat cel de-al doilea, la care lucrările începuseră în perioada comunistă. De menționat faptul că vechiul pod din perioada comunistă avea spațiu pentru linie dublă, în vreme ce pe cel care va fi construit acum va fi linie simplă, la indicația consultantului Jaspers.

În paralel, încep lucrările la piloții forajți pentru susținerea viitorului viaduct care va trece peste râul Argeș și pe care se va afla și noul punct de oprire a trenurilor. De asemenea, va fi dezafectat și pasajul feroviar de peste DN5A, care venea în continuarea podului vechi, [după cum relatează Club Feroviar la începutul lunii septembrie](#).

## **Investiție de peste 655 milioane de lei pentru reconstruirea a patru poduri**

Pe 4 decembrie 2020, după mai bine de 15 ani și 19 miniștri ai Transporturilor (între timp s-au făcut 20), a fost semnat contractul pentru Podul Grădiștea, cu austriecii de la Porr Construct. Podul a fost luat de ape pe 13 august 2005, în mandatul de ministru al ceferistului Gheorghe Dobre.

De la prăbușirea podului, aflat pe prima linie de cale ferată din Principatele Române, patronii firmelor de microbuze și autocare realizează profituri la care altfel nici nu ar fi îndrăznit să spere. După un deceniu și jumătate însă, aceștia își văd veniturile amenințate, din moment ce ziua în care se va redeschide circulația feroviară se apropie.

Proiectul de investiții are o valoare totală, inclusiv TVA, de 655.187.000 lei, din care lucrările propriu-zise de construcții–montaj reprezintă 560.513.000 lei.

Vor fi reconstruite următoarele poduri de cale ferată:

– pod CF km 23+607 peste râul Argeș, între Haltele Vidra și Grădiștea, care asigură supratraversarea căii ferate peste râul Argeș. 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 m.

– pod km 18+265 peste râul Sabar. Noul tablier va avea deschiderea de 45 m.

– pod km 18+402 peste râul Sabar. Noul tablier va avea deschiderea de 45 m.

– pod km 28+375 peste râul Neajlov. Noul tablier va avea deschiderea de 70 m.

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