

# A fost demolat vechiul pod feroviar de la Grădiștea. În curând va începe construcția noului pod.

**26 octombrie 2021**



Podul vechi de la Grădiștea, de pe linia 902 București – Giurgiu, a fost demolat, scrie publicația România Feroviară, iar compania austriacă Porr, care a câștigat proiectul, va începe construcția noului pod și demontează și vechea cale de rulare, pe o distanță de 7 km. În loc să fie un drum de maxim o oră și

20 de minute, călătoria cu trenul între București și Giurgiu durează și peste trei ore, făcându-se din 2005 pe o rută ocolită, prin Videle.

Per total vor fi construite patru noi poduri: cel de peste Argeș, două peste Sabar și unul peste Neajlov.

Aproape jumătate dintre cei 7 km de cale ferată dintre Grădiștea și Vidra au fost demontați, iar terenul a fost pregătit pentru noul rambleu al noii căi ferate București Progresu – Giurgiu

CFR SA și compania austriacă Porr Construct au semnat pe 4 decembrie 2020, contractul pentru "modernizarea liniei CF București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră", Lot 1: "Redeschiderea circulației feroviare pe podul CF peste râul Argeș, între Vidra și Comana", contract în valoare de 472 milioane lei fără TVA, finanțat din fonduri nerambursabile.

## **Date despre proiect**

Obiectivul general al investiției Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Jilava – Giurgiu Nord – Giurgiu Nord Frontieră, Lot 1: "Redeschiderea circulației feroviare pe pod peste râul Argeș, între Vidra și Comana", prevede proiectarea și execuția lucrărilor de modernizare, în conformitate cu legislația și reglementările tehnice în vigoare, pe linia de cale ferată dintre stațiile Vidra și Comana (inclusiv stația Comana), de la km 18+180 (capătul Y al stației Vidra), până la km 30+200 (capătul Y al stației Comana), un traseu în lungime de 12,02 km cu 6 lucrări de artă (4 poduri și 2 viaducte):

- pod CF km 23+607 peste râul Argeș, între Haltele Vidra și Grădiștea;
- 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;
- viaducte de acces, de la km 23+201, până la km 24+554.

## **Linia 902 București – Grădiștea – Giurgiu, 85 km**

Din 2005, de când s-a prăbușit podul de la Grădiștea, trenurile nu mai circulă pe linia directă dintre cele două orașe. Este una dintre marile dovezi ale neputinței pentru România când este vorba de a reface infrastructura, fiindcă au fost discuții, promisiuni și studii de fezabilitate în ultimii 13-14 ani, dar podul nu a fost refăcut, deși era pe o rută importantă și pentru trenuri internaționale din Balcani și pentru trenurile de marfă.

Acum există un singur tren direct între cele două orașe și face peste două ore și 20 de minute pe 115 km, via Videle. În anii '90 erau 2-3 accelerate pe zi între București Nord și Giurgiu și opt personale pe cei 58 km dintre Gara Progresu și Giurgiu. Acum, cine vrea să ajungă la Giurgiu trebuie să schimbe la Videle și drumul durează și peste 3 ore, iar după 16.38 nu mai este niciun tren de la Videle la Giurgiu.

De la Giurgiu la Videle sunt 4 trenuri pe zi, primul la 4.00 și ultimul la 15.30. În zona Videle – Rădulești este restricție de 30 km, iar între Rădulești și Giurgiu nu se depășește nicăieri viteza de 70 km/h, iar cea medie este 43-44 km/h.

În aceste condiții, microbuzele sunt singura variantă de transport în comun fiind și două pe oră, cu cele mai rapide drumul fiind de 70 de minute.

În anii '90 când vitezele erau mult superioare față de prezent pe multe magistrale feroviare, trenurile nu erau prea rapide între București și Giurgiu: acceleratele făceau 85 – 95 de minute din București Nord la Giurgiu Nord, iar personalele făceau 80 de minute pe cei 58 km dintre gara București Progresu și Giurgiu.

**Articol publicat pe site-ul [hotnews.ro](http://hotnews.ro)**