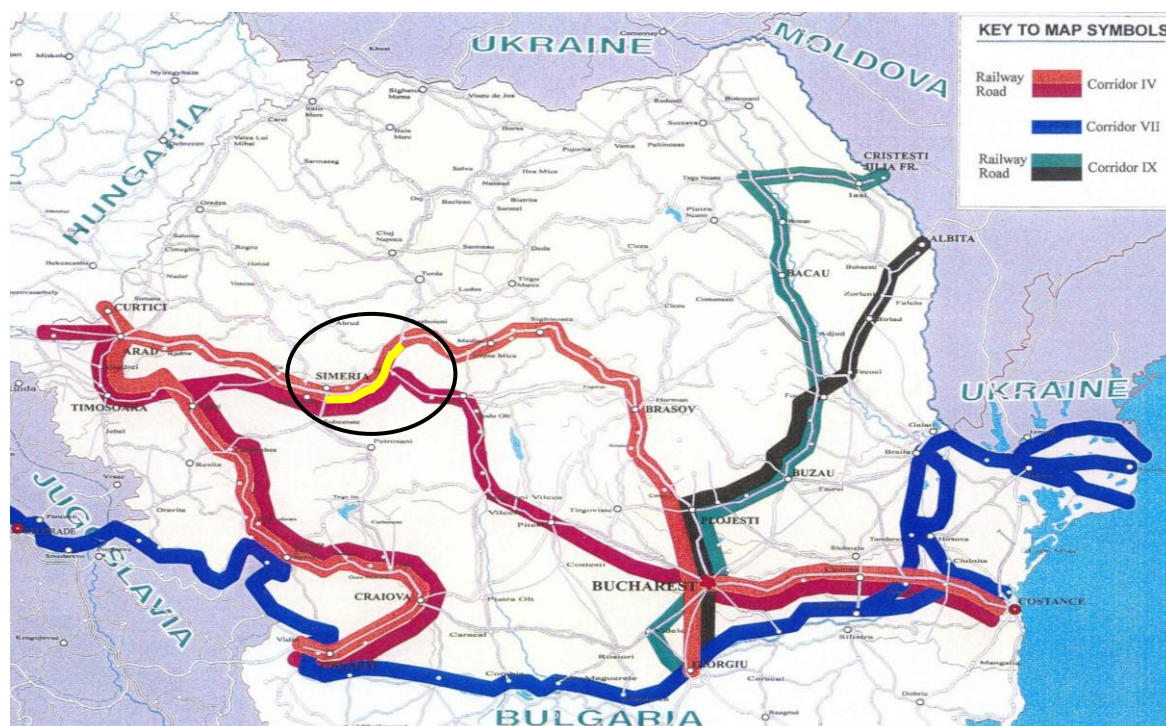




“Reabilitarea liniei de cale ferată Braşov – Simeria, componentă a coridorului Pan – European IV, pentru a asigura circulaţia trenurilor cu o viteză de 160 km/h, tronsonul Coşlariu - Simeria”



Încadrarea proiectului în Programului Operațional Sectorial – Transporturi

| | |
|---|---|
| Axa prioritară 1 | Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport ale UE |
| Domeniul major de intervenție 2 | Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare de-al lungul Axei Prioritare TEN-T 22 |
| Instrumentul Structural care cofinanțează proiectul | Fondul de Coeziune (FC) |

Valoarea proiectului

| | |
|--|-------------------|
| Valoarea totală a proiectului | 3.460.678.422 lei |
| Valoarea totală eligibilă | 2.716.375.890 lei |
| Contribuția Comisiei Europene prin Fondul de Coeziune - 85,00%* | 2.308.919.506 lei |
| Contribuția bugetului de stat - 15,00%* | 407.456.384 lei |

* din valoarea eligibilă a proiectului

Localizarea proiectului

Proiectul este localizat în Regiunile de Dezvoltare Vest și Centru ale României, în special în limitele județelor Alba și Hunedoara.

Tronsonul de cale ferată Coșlariu – Simeria este situat între Drumul Național (E68) și râul Mureș, cu care se intersectează în zona suburbană sudică a orașului Alba Iulia. Tronsonul de cale ferată trece foarte aproape de drumul existent (care merge în paralel spre sud) și traversează localitățile Alba Iulia, Vințu de Jos, Șibot, Aurel Vlaicu, Pricaz (la nord de Orăștie), la sud de Turdaș și în final Simeria, unde linia se leagă de tronsonul Curtici - Simeria care ajunge la granițele cu Ungaria.

Obiectivele proiectului

Obiectivul proiectului este reabilitarea a 74,431 km de linie dublă electrificată de cale ferată între localitățile Coșlariu și Simeria, incluzând toate structurile conexe și lucrările auxiliare pentru asigurarea unei viteze maxime pentru trenurile de călători de 160 km/h, conform parametrilor AGC (Acordul european pentru marile linii internaționale de cale ferată) și a unei viteze maxime a trenurilor de marfă de 120 km/h, conform standardelor AGTC (Acordul european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe). Proiectul va include introducerea sistemului ERTMS/ETCS Nivelul 2.

Principalii indicatori de rezultate

identificați și cuantificați ținând cont de activitățile care se vor desfășura în cadrul proiectului

| INDICATORI | Valoare la începutul perioadei de implementare | Valoare la sfârșitul perioadei de implementare |
|---|--|--|
| Rezultate imediate | | |
| Lungime de cale ferată reabilitată/modernizată TEN-T | 0 km | 74,431 km |
| Km de cale ferată dublă electrificată reabilitată (TEN-T) cu șine, traverse de beton și balast | 0 km | 56,67 km |
| Km de cale ferată dublă electrificată nouă construită | 0 km | 117,76 km |
| Nr. de stații de cale ferată reabilitate | 0 | 9 |
| Rezultate de impact | | |
| Lungimea procentuală a liniei care permite viteza maximă de circulație de 160 km/h pentru trenurile de călători | 0 % | 73,40 % |
| Lungimea procentuală a liniei care permite viteza maximă de circulație de 120 km/h pentru trenurile de marfă | 0 % | 100 % |

Principalii beneficiari ai proiectului

Zona de influență aferentă secțiunii CF Coșlariu - Simeria poate fi considerată ca aparținând județelor Alba și Hunedoara, cu o populație de aproximativ 868.000 de locuitori.

Infrastructura reabilitată, făcând parte din axa prioritară TEN-T 22 a coridorului internațional, va aduce beneficii nu numai pentru zona de acoperire directă, ci și pentru toată România și pentru toată Europa.

Circulația de tranzit pe distanțe mari în cadrul României și la nivel inter-european este dezavantajată din cauza lipsei unei infrastructuri de transport la standarde europene de-a lungul axei prioritare TEN-22. Reabilitarea coridorului va intensifica circulația internațională și pe cea pe distanțe mari.

Principalii beneficiari vor fi utilizatorii infrastructurii feroviare: pasageri și operatori de marfă.

Traficul estimat, conform proiectului, pentru anul 2020 este de aproximativ 1,7 milioane de pasageri, în timp ce traficul estimat pentru transportul de marfă, pentru același scenariu, este de aproximativ 1,9 milioane de tone.

Impactul asupra mediului

În România, unul dintre obiectivele principale ale acestui proiect îl reprezintă sprijinirea unui sistem de transport sustenabil, prin minimizarea efectelor negative ale transportului asupra mediului.

Proiectul va contribui la sustenabilitatea mediului prin următoarele:

- ✚ Reducerea emisiilor poluante. Confortul, viteza și siguranța circulației pe calea ferată vor crește odată cu reabilitarea acestui tronson CF, ceea ce va conduce la creșterea volumului de trafic de călători și marfă pe calea ferată și reducerea acestui trafic pe șosele;
- ✚ Fără impact asupra biodiversității. Noul tronson de cale ferată este situat la distanțe mari față de sit-urile Natura 2000 și nu sunt prevăzute lucrări în apropierea ariilor protejate;
- ✚ Emisiile de gaze de la trenuri sunt nesemnificative;
- ✚ Consumul de combustibili fosili se reduce folosind acest mijloc de transport.

Acest proiect respecta principiile acțiunii preventive și compensării influenței nefavorabile asupra mediului prin implementarea încă din etapa de proiect a unor măsuri de reducere a potențialelor efecte asupra mediului:

- ✚ Menținerea și îmbunătățirea calității aerului;

Reabilitarea rețelei de cale ferată pe acest tronson și îmbunătățirea materialului rulant care va circula pe liniile CF, vor conduce la reducerea nivelului de poluare a aerului.

- ✚ Scăderea nivelului de poluare a apelor de suprafață și subterane;

Reabilitarea terasamentelor propune inclusiv lucrări pentru drenarea apelor pluviale din terasament în stațiile CF prin drenuri longitudinale care conduc aceste ape către separatoare de uleiuri minerale și descărcarea acestora în sistemul de canalizare sau emisari naturali.

- ✚ Scăderea nivelului gazelor cu efect de seră generate de mijloacele de transport;

Îmbunătățirea infrastructurii căii ferate va atrage mai mulți călători și creșterea traficului de marfă, ceea ce va conduce la un trafic mai mic pe șosele și deci, emisiile de gaze cu efect de seră se vor reduce.

- ✚ Protecția așezărilor umane împotriva zgomotului și vibrațiilor cauzate de transportul pe calea ferată și creșterea vitezei de circulație;

Proiectul propune măsuri importante de protecție a populației împotriva creșterii zgomotului și a vibrațiilor prin:

- utilizarea panourilor fonoabsorbante, atât în perioada de execuție, cât și pe perioada de exploatare, pentru reducerea nivelului zgomotului;
- folosirea prinderilor elastice ale șinei de traverse pentru reducerea nivelului vibrațiilor.

Principalele activități desfășurate de la începutul lucrărilor și până în - ianuarie 2013 -

| | |
|---|--|
| H.M. Podu Mureș | Defrișări pod Mureș – Fir I Demolare pod Mureș - Pila 2 Demolare culeea 1 și culeea 2 Realizare drum tehnologic Executat minipiloți |
| Intervalul Podu Mureș - Coșlariu Stația Coșlariu | Investigații și sondaje geotehnice terasamente, poduri și viaducte, podețe Defrișări fir I și II Execuție pasaj peste pârâul Galzii Execuție rampe de acces Investigații și sondaje geotehnice pod și podeț Demontări la linia de contact – Fir I |
| Intervalul Coșlariu - Sântimbru | Drum tehnologic și defrișări Scoatere piatră spartă Lucrări montare podețe provizorii și lucrări pregătitoare pentru înlocuirea podețelor Demontări la linia de contact |
| Intervalul Sântimbru – Bărăbanț | Pregătire terasament Realizare platformă de lucru la podeț Demontări la linia de contact – fir 2 |
| H.M. Bărăbanț | Lucrări terasament Lucrări pregătitoare pentru înlocuirea podețelor Demontări la linia de contact – fir 2 |
| Intervalul Alba Iulia – Vințu de Jos | Lucrări terasament Lucrări suprastructură Lucrări pregătitoare poduri și podețe Demontări la linia de contact |

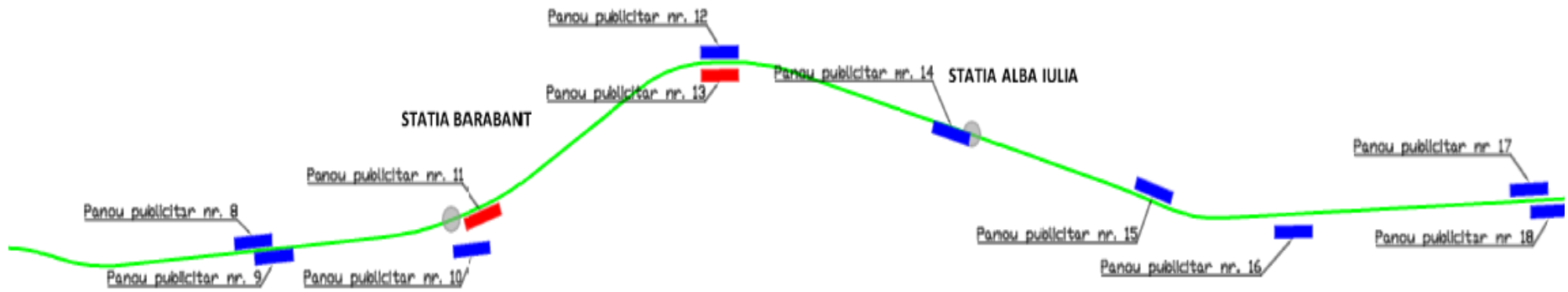
**conform Raportului Lunar de Progres al Consultantului / ianuarie 2013*





Panouri pentru afișare temporară

INTERVAL SÂNTIMBRU-BĂRĂBANT



INTERVAL ALBA IULIA-VINTU DE JOS

PANOUL 9



PANOUL 8



PANOUL 10



PANOUL 12



PANOUL 14



PANOUL 15



PANOUL 16



PANOUL 17



PANOUL 18

