

MOBILITATE.EU

Sinteza celor mai importante materiale ale lunii publicate pe mobilitate.eu

CFR SA lansează importante licitații pentru modernizarea a 47 de stații CFR

CFR Călători pregătește achiziția a 50 de rame diesel

Prezentarea locomotivelor și vagoanelor expuse la InfraTrans 2019

Autobuzul Solaris Urbino 12 hidrogen

Autobuzul Otokar Kent Electric

STB sa continuă reparațiile capitale la tramvaie și modernizează canalele de revizii din două depouri

SOFTRONIC

Softronic Craiova continuă testele și livrarea noilor locomotive Transmontana ce vor ajunge în Suedia. România exportă din nou locomotive.

ANALIZĂ

Siguranța căilor ferate din România și problemele cu trecerile la nivel și lipsa de profesionalism a șoferilor de camioane și autobuze/microbuze.

Semnale pozitive pentru căile ferate din România

Numărul 2 al revistei mobilitate.eu vine ceva mai repede decât era planificat, iar redacția se străduiește să aducă un număr la două săptămâni, încurajați fiind de evenimentele ultimei perioade, care aduc ceva optimism asupra evoluției proiectelor de modernizare a rețelei feroviare. CFR Infrastructură a lansat în ultima perioadă o serie de licitații pentru demararea mai multor proiecte ce au în vedere reparația unor poduri, podețe și tuneluri, ridicarea restricțiilor de viteză un tronson al liniei Târgu Jiu – Simeria, dar și un amplu proiect ce prevede modernizarea a 47 de stații de cale ferată din România, pentru care au fost lansate licitații pentru realizarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice. În acest proiect, având în vedere faza incipientă, primele lucrări ar putea începe la mijlocul anului 2020, iar finalizarea în termen optimist ar fi 2022. O altă veste bună din zona căilor ferate este legată de semnarea contractului pentru construcția liniei către Aeroportul Otopeni, proiect ce se vrea finalizat în termen de 14 luni.



Andrei Marian

Redactor șef

Mobilitate.eu

Rămânem în zona feroviară, unde am realizat prezentarea materialului rulant expus în cadrul Infratrans 2019, unde CFR Marfă a adus a 69a locomotivă modernizată cu Promat dar și un vagon special, pe 20 de osii. La aceeași expoziție am putut vedea și cele mai noi vagoane modernizate la cei trei mari reparatori din România – Astra Arad, Atelierele Grivița și Electroputere VFU Pașcani. Vești bune vin de la Softronic Craiova, care a scos locomotiva Transmontana cu numărul 40, a treia care va ajunge la Green Cargo Suedia, parte dintr-un lot mai mare ce va fi livrat pe o perioadă mai lungă. Tot de la Softronic, E-P Rail a primit locomotiva Transmontana 39. Rămânem tot în zona pozitivă, CFR Călători lansând procedura de consultare a pieței pentru achiziția a 50 de rame diesel, licitația urmând să fie lansată până la finalul anului. Totuși, analizând caietul de sarcini, acesta are o serie de deficiențe, începând cu termenul de livrare prea scurt, de doar 6 luni de la semnarea contractului pentru primul tren.

În zona de mobilitate și transport urban, aflăm că la Târgoviște a fost lansată licitația pentru un amplu proiect de modernizare a transportului public și a mobilității urbane. La București, unde sunt în prezent cele mai multe licitații pentru modernizarea parcului circulant în derulare, licitația pentru 100 de autobuze electrice a intrat în fază de analiză tehnică, fiind oferte cu autobuze BYD și Sileo. Tot la București, STB continuă reparațiile capitale la tramvaie, în așteptarea finalizării licitației pentru 100 de tramvaie noi, în procesul de reparație fiind inclus și penultimul tramvai Tatra ce beneficiază de reparație capitală. Rămânem în zona mobilității urbane, cu noutăți de la UITP 2019, unde Solaris Bus a prezentat cel mai nou produs al companiei, Solaris Urbino 12 alimentat cu hidrogen, iar turcii de la Otokar au prezentat în premieră noul design al autobuzului Kent C, dar și modelul de autobuz electric e-Kent C.

Vă dorim informare plăcută!



Piața globală a materialului rulant feroviar urban va crește constant până în 2023

Piața mondială a vehiculelor feroviare urbane, în special a metrourilor continuă să crească, conform unui studiu SCI Verkehr GmbH. De asemenea, pentru următorii cinci ani, SCI Verkehr o companie de consultanță specializată în industria feroviară, se așteaptă la o creștere anuală a cererii de aproximativ 3%, în ciuda unui volum de piață deja ridicat, iar China, cea mai mare piață (46% din volumul pieței mondiale de achiziții noi) stagnează la un nivel ridicat. Se așteaptă o creștere anuală de 15% în Europa de Vest și de Est până în 2023. Dezvoltarea pieței achizițiilor noi în Europa se datorează achizițiilor de înlocuire necesare pentru asigurarea mobilității urbane. Piața post-vânzare din întreaga lume continuă să crească dinamic cu aproape 6% p.a. datorită măririi flotelor în continuă creștere. Aproape 50% din stocul global a fost achiziționat recent în ultimii 10 ani, în special în China.

Tendința mondială continuă a metrourilor și LRV este factorul determinant pentru cererea pentru vehiculele de metrou. Numărul orașelor și dimensiunile lor medii sunt în continuă creștere. În paralel cu aceasta, sistemele de metrou considerate coloană vertebrală a asigurării mobilității au crescut, de asemenea. În 2018, în întreaga lume au funcționat 185 de sisteme de metrou. În anul 2016, erau 159 de sisteme de metrou, 152 în 2013, 107 în anul 2000, iar în 1990 au funcționat doar 84 de sisteme de metrou. Potențialul de creștere pentru viitoarele noi construcții de sisteme de metrou a fost și rămâne să fie mare.

Între anii 2014 și 2018, producătorul chinez CRRC Corp. Ltd. a dominat piața mondială a vehiculelor noi de metrou și deține acum o cotă de 60%. Al doilea furnizor cel mai mare de vehicule de metrou în aceeași perioadă, și anume Bombardier, deține doar o cotă de piață de 7%.

Solaris Trollino 24 a început testele pe străzile din Gdynia

La începutul lui iunie, Solaris Trollino dublu articulat a plecat spre Gdynia. Unicul vehicul dublu articulat de la Solaris Bus este în prezent supus testelor rutiere, în timpul cărora inginerii perfecționează algoritmi de control, inclusiv a patra axă, îmbinările și sistemul EBS. Testele care utilizează infrastructura tehnică a PKT Gdynia vor dura aproximativ 6 săptămâni.

Solaris Trollino 24, a cărei premieră oficială la nivel mondial va avea loc în timpul celui mai mare eveniment european, Busworld de la Bruxelles, planificat pentru 18-23 octombrie, este în prezent supus unor teste intensive folosind sistemul de tracțiune PKT Gdynia. Perioada de șase săptămâni pe care vehiculul o va petrece în acest oraș va fi, de asemenea, utilizată pentru a efectua teste de către organismele de certificare pentru a obține admiterea la traficul de pasageri și autorizarea.

Prototipul vehiculului Solaris Trollino 24 a fost realizat pentru a crea o platformă pentru producția viitoare în serie a vehiculelor de 24 de metri cu acționări hibride, electrice și troleibuze. Cel mai recent produs Solaris este un vehicul foarte performant din punct de vedere tehnic. Sistemul de tracțiune este compus din două motoare de tracțiune, care conduc două osii de acționare. Bateria instalată în troleibuz va fi încărcată în timpul mersului de pe tracțiunea electrică de troleibuz. Energia acumulată în baterii va fi utilizată la rândul său pentru a alimenta unitatea atunci când troleibuzele nu au tracțiune electrică. Pentru a facilita manevrele în traficul urban, a patra axă a vehiculului este o axă de direcție. Vehiculul, cu un aspect unic al ușii 2-2-2-2-2, a fost, de asemenea, echipat cu în servodirecția electrică.

CFR SA a anulat licitația de reabilitare a gării Câmpia Turzii

Licitatia a fost anulata. Conform SEAP „Au fost depuse numai oferte inacceptabile si/sau neconforme”. Reamintim că CFR SA a lansat în 2018 licitația pentru servicii de „Reparație capitală clădire de călători stația CF Câmpia Turzii (proiectare + execuție), conform cerintelor caietului de sarcini.” Valoarea proiectului este de 2,5 milioane lei, termenul pentru depunerea ofertelor era 22.01.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 22.05.2019, dacă se finaliza procedura.

CFR SA anunță lansarea licitațiilor pentru prima etapă a modernizării a 47 de stații de cale ferată din România

Mobilitate.eu a prezentat în ultima perioadă lansarea pe SEAP a mai multor licitații pentru studiile de fezabilitate în vederea modernizării a 47 de stații de cale ferată din România. Astăzi, CFR SA anunță că a lansat licitațiile în vederea elaborării studiilor de fezabilitate pentru primele 24 stații de cale ferată, aflate pe raza județelor Satu Mare, Maramureș, Sălaj, Cluj, Bistrița-Năsăud, Bihor, Olt, Dolj, Teleorman, Buzău, Bacău, Brăila, Galați, Vrancea, Constanța și Călărași, incluse în proiectul Modernizarea a 47 de stații de cale ferată, parte integrantă a Programului Operațional Infrastructură Mare.

- ◆SRCF Cluj – 8 stații: Satu Mare, Baia Mare, Jibou, Dej, Călători, Beclean pe Someș, Valea lui Mihai, Carei, Salonta
- ◆SRCF Craiova – 6 stații: Târgu Jiu, Alexandria, Caracal, Filiași, Roșiori Nord, Piatra Olt,
- ◆SRCF Constanța – 4 stații: Mangalia, Neptun (Hc), Costinești, Tabără, Ciulnița
- ◆SRCF Galați – 6 stații: Râmnicu Sărat, Adjud, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești.

Obiectivele prevăzute în elaborarea studiilor de fezabilitate au drept scop asigurarea unor servicii de calitate într-un spațiu modern, adaptat cerințelor pieței și nevoilor călătorilor, cu accent deosebit pe:

- ◆modernizarea și repararea clădirilor de călători, inclusiv facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- ◆înalțarea peronelor în conformitate cu standardele europene, modernizarea copertinelor, a liniilor din stații, pasajelor, pasarelelor și asigurarea accesului la peronanele intermediare;
- ◆asigurarea sistemelor de ventilație și încălzire, montarea de panouri fonoabsorbante
- ◆modernizarea echipamentelor de telecomunicații și de informare a publicului călător;
- ◆înlocuirea instalațiilor electrice, sanitare și termice și refacerea sistemului de drenaj;
- ◆asigurarea elementelor de siguranță în stații, prin construirea unor rampe speciale pentru accesul persoanelor cu dizabilități, balustrare, garduri de siguranță între liniile din stații etc.

- ◆Valoare totală estimată: 9, 7 mil. RON, fără TVA
- ◆Finanțare: fonduri externe nerambursabile



CFR SA licitează pregătirea lucrărilor de reabilitare a 22 de poduri, podete și tuneluri de pe raza sucursalei Cluj

CFR SA a lansat licitația pentru „Elaborare studiu de fezabilitate aferent obiectivului de investiții: „ Lucrari de reabilitare poduri, podete, tuneluri de cale ferata -etapa II- LOT Sucursala Regionala CF Cluj”, în valoare de 1,9 milioane lei și termen de realizare de 4 luni. Ofertele pot fi depuse până la data de 08.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 08.11.2019.

Conform SEAP, pentru elaborarea studiului de fezabilitate, contractantul va respecta actele normative și de reglementare specifice infrastructurii feroviare aplicabile, în vigoare, în vederea prezentării unui proiect „ matur” , care să corespundă celei mai eficiente soluții din punct de vedere tehnic – economic, pentru care să se aprobe asigurarea sursei de finanțare pentru implementarea obiectivului de investiții, cu respectarea conformității standardelor impuse pentru Coridoarele Europene și Coridoarele TEN-T și asigurarea specificațiilor tehnice de interoperativitate pe teritoriul României. Principalele obligații ale contractantului sunt: -definirea unor soluții optime adaptate specificului structurilor (pod, podet, tunel), pentru executarea lucrărilor de modernizare ale acestora la nivelul rețelei feroviare, atât din punct de vedere tehnic- operational cât și din punct de vedere economic și financiar, precum și al impactului asupra mediului și al schimbărilor climatice , pentru un număr de 22 obiective/structuri (9 poduri, 10 podete, 3 tuneluri), situate pe raza Sucursalei Regionale CF Cluj, pentru promovarea în faza următoare. – elaborarea documentației pentru aprobarea studiului de fezabilitate.

STB SA continuă reparațiile capitale pentru tramvaie



În așteptarea proiectelor pe termen lung și mediu, licitația pentru 100 de tramvaie aflată în etapa evaluării financiare, modernizarea vagoanelor V3A, aflat în derulare și construcția de tramvaie Bucur LF, proiect relansat în cadrul URAC, STB SA continuă reparațiile capitale la parcul existent de tramvaie, pentru menținerea acestuia în condiții tehnice și estetice bune. Odată cu semnarea contractului pentru noile tramvaie, depoul Militari urmează să primească vagoane pentru liniile 10 și 25.

Astfel, săptămâna aceasta au fost introduse în traseu tramvaiul V3A #182, care va fi exploatat pe liniile 8, 25 și 35 ale depoului Militari, dar și penultimul tramvai Tatra T4R reparat capital în cadrul URAC, #3311. Reparațiile capitale realizate nu aduc îmbunătățiri vagoanelor, doar le aduc într-o stare tehnică și estetică bună, fiind total revopsite, finisajele din interior înlocuite, la fel și întreaga podea a vagonului, treptele și alte componente uzate.

Tramvaiele Tatra T4R au fost retrase din traseu o perioadă în urmă cu o lună, fiind reintroduse temporar până la completarea parcului depoului Militari cu tramvaie V3A și cu tramvaie noi. În prezent tramvaiele Tatra T4R mai deserveșc liniile 35, 44 și 47, și doar parțial liniile 8 și 11, urmând ca în următoarea perioadă să fie retrase din liniile 8 și 11. Astfel pot fi regăsite aproximativ 20 de tramvaie Tatra T4R pe traseu în zilele lucrătoare și 14 în zilele de weekend.

CFR SA licitează proiectele de modernizare a stațiilor Neptun, Ciulnița, Mangalia și Costinești

CFR SA a lansat licitația pentru „Modernizarea / reabilitarea a 47 stații de cale ferată din România- faza studiu de fezabilitate- SRCF Constanța 4 stații: Neptun hc, Costinești Tabara, Ciulnița, Mangalia”, cu o valoare de 1,29 milioane lei și un termen de realizare de 4 luni. Fondurile pentru întreg proiectul, inclusiv viitoarea execuție sunt asigurate prin Programul Operational Infrastructura Mare – POIM. Ofertele pot fi depuse până la data de 08.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 08.11.2019.

Municipiul Târgoviște licitează proiectul pentru achiziția de autobuze ecologice și realizarea infrastructurii necesare de transport

Municipiul Târgoviște a lansat licitația pentru „Servicii de proiectare faza Proiect tehnic și asistență tehnică din partea proiectantului pentru obiectivul mixt de investiții – Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște”. Contractul are o valoare estimată la 390 mii lei și o durată de 12 luni. Ofertele pot fi depuse până la data de 12.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 12.11.2019. Obiectivul de investiții a fost depus spre finanțare în cadrul Programului Operational Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4.1. Cerere de finanțare nerambursabilă nr. 127395/28.12.2018.

Conform SEAP „Obiectivul de investiții “Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște” a fost depus spre finanțare în cadrul Programului Operational Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4.1 – Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor, Operațiunea Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabile. La data inițierii prezentei proceduri cererea de finanțare depusă se afla în evaluare de către Agenția de Dezvoltare din Regiunea Sud Muntenia, urmând ca în perioada următoare să fie încheiat contractul de finanțare cu AM POR. Servicii de proiectare faza Proiect tehnic și asistență tehnică din partea proiectantului este o activitate componentă în cadrul Cererii de finanțare nerambursabilă nr. 127395/28.12.2018 pentru proiectul “Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște”. Se dorește achiziția serviciilor de proiectare faza Proiect tehnic și asistență tehnică din partea proiectantului conform specificațiilor tehnice cuprinse în caietul de sarcini. Total valoare estimată: 387.783,17 lei fara T.V.A.,.

Analiză: România se află pe ultimele locuri în UE la capitolul siguranță feroviară din punct de vedere al accidentelor semnificative



Constant, pe căile ferate din România au loc accidente și incidente care de cele mai multe ori aduc victime și pagube materiale importante, un exemplu fiind decesul mecanicului Ene Adrian în anul 2014, după ce aproape de Bacău, aflat în locomotiva trenului IR1753, a lovit în zona unei treceri la nivel un camion încărcat cu cereale al cărui șofer a ignorat semnalele acustice și luminoase. Conform comunicatului de la acea dată „CFR Calatori informeaza ca astazi, 19 septembrie, in jurul orei 16, intre Valea Seaca si Bacau (la iesire din statia Valea Seaca spre Bacau), soferul unei basculante nu a respectat indicatiile de oprire de la o trecere la nivel cu calea ferata si a intrat in coliziune cu trenul InterRegio 1753, Bucuresti – Suceava, remorcat cu EA 255. In urma impactului, s-a produs deraierea primului vagon de la locomotiva. Mecanicul trenului a fost ranit, fiind scos din locomotivă de echipele de descarcerare. Din păcate, deși a fost transportat cu elicopterul SMURD la Iași, nu a mai putut fi salvat. Conducerea CFR Calatori, colegii de breasla si cei de la Sucursala de Transport Feroviar de Calatori Galati, unde isi desfasura activitatea, sunt alaturi de familia indoliata in aceasta grea pierdere si ii vor acorda tot sprijinul de care are nevoie in perioada urmatoare.”

În timpul franării bruste, în cadere, bagajele au ranit ușor cativa calatori din primul vagon. Niciunul dintre cei aproximativ 180 de pasageri ai trenului nu a fost grav ranit. O asemenea tragedie a fost evitată la limită, în 2019, chiar pe 8 iunie, când tot destul de aproape de Bacău, trenul R5202 a lovit un camion care de asemenea nu a respectat procedurile de asigurare la trecerea la nivel, mecanicul locomotivei scăpând doar cu câteva zgârieturi, iar cei 60 de călători fiind feriți de orice leziune. Totuși, atât locomotiva cât și vagoanele au fost avariate grav, remorca camionului a fost târâtă mai multe zeci de metri și înfiptă în structura metalică a unui pod din apropiere, afectat grav de acest accident. Marea majoritate a accidentelor grave sunt cauzate de șoferii care nu sunt atenți la trecerile la nivel, ba chiar mai mult, ignoră semnalele acustice și luminoase aflate în funcțiune, inclusiv încercând să traverseze calea ferată atunci când barierele sunt lăsate. Mai mult, deja devenit obicei general, șoferii nu sunt atenți la trafic din cauza utilizării constante a telefoanelor mobile.

Mai grav, este faptul că de cele mai multe ori în aceste accidente grave sunt implicați șoferi ce conduc camioane, microbuze cu călători sau autocare, aceștia fiind autorizați și considerați șoferi profesioniști, dar, în fapt, aceste accidente denotă faptul că pregătirea acestora este departe de a fi de șofer profesionist. În anul 2007, un grav accident a avut loc în Dâmbovița, soldat cu 8 morți și 25 de răniți. Aici, un microbuz a traversat calea ferată în zona Gura Ocniței, după ce șoferul nu a respectat semnalele acustice și luminoase la trecerea la nivel, fiind lovit de trenul Târgoviște – Ploiești, în jurul orei 04.45. Microbuzul transporta peste 30 de oameni care veneau de la o nuntă.

Recent în 2019, tot un șofer cu atestate și autorizări de șofer profesionist, a provocat un grav accident în apropiere de Buzău. 4 oameni au murit și alți minim 13 au fost grav răniți după ce șoferul nu a respectat semnalele acustice și luminoase la trecerea la nivel. „Din primele date, accidentul s-a produs pe fondul nerespectării regulilor de trecere la nivel cu calea ferată prevăzută cu semnale acustice și luminoase și semibariere pe DN 2B, în afara localității Bălăcu. Impactul s-a produs între un microbuz și un tren care circula în zonă. Au rezultat 3 persoane decedate și 13 răniți grav. Se pare că microbuzul se deplasa din direcția Oradea către Tișița, iar mare parte din pasageri proveneau din localități învecinate acestei destinații. În momentul accidentului, barierele erau coborâte, iar semnalele acustice și luminoase în funcțiune. Microbuzul era în cursă, era testat și deținea licență de transport regulamentar. Continuăm cercetările să vedem în ce condiții s-a efectuat acest traseu”, a declarat șeful Poliției Rutiere Buzău, comisarul șef Silviu Dinu.

Astfel, conform statisticilor pentru fiecare milion de km feroviari rulați, realizate de Agenția Feroviară a UE, România se află la coada clasamentului, cu un număr semnificativ de decese și persoane rănite, fără a lua în calcul sinuciderile. Mai mult, pe lângă incidentele cauzate de lipsa de atenție a șoferilor, mai există o gamă largă de accidente, de obicei mortale, provocate de urcatul pe vagoane și decesul prin producerea arcurilor electrice, de obicei pentru a face selfie-uri. Mai mult, nici angajații feroviari nu sunt în siguranță, conform situației pentru perioada 2012-2016, România a înregistrat peste 30 de răniți și aproximativ 10 morți în timpul serviciului în domeniul feroviar.

Iosif Szentes, fost director al CFR Călători, comentează situația într-o postare pe Facebook, spunând că autoritățile trebuie să treacă la măsuri legislative mai dure, cu suspendarea pe viață a permiselor de conducere, afirmând că accidentul din data de 08.06.2019, putea avea urmări mult mai grave din cauza remorcii camionului care a acroșat și avariat inclusiv cele două vagoane ale trenului, unde se aflau aproximativ 60 de călători.

În toată această situație, o vină parțială aparține și CFR SA și a administratorilor de infrastructură feroviară, care nu grăbesc implementarea sistemelor cu bariere la trecerile la nivel, în timp ce autoritățile locale și județene ar trebui să prioritizeze construirea de pasaje în zona celor mai aglomerate treceri la nivel. În anul 2018, CFR SA și administratorii infrastructurilor feroviare, au fost obligați de Camera Deputaților să instaleze bariere la toate trecerile la nivel ale rețelei feroviare cu drumurile internaționale (europene) și naționale în urma aprobării unei modificări la OUG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor. Pe lângă obligația de a instala bariere sau semibariere la trecerile de nivel, instalate cu avizul poliției rutiere, CFR și operatorii feroviari care dețin infrastructură sunt obligați să asigure vizibilitatea în zona trecerilor la nivel pe o rază de 150 de metri de aceasta, prin defrișarea vegetației sau eliminarea altor obstacole. Modificarea legislativă prevede amenzi cuprinse între 30.000 și 250.000 lei în cazul în care măsurile nu sunt aplicate de administratorii căilor ferate.

CFR SA licitează studiile pentru modernizarea stațiilor Râmnicu Sărat, Adjud, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești

CFR SA a lansat licitația pentru „Modernizarea / reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din ROMÂNIA – studiu de fezabilitate – SRCF GALATI: 6 stații de cale ferată: Râmnicu Sărat, Adjud, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești”, contract estimat la 3 milioane lei, cu termen de realizare de 6 luni, în urma căruia vor fi lansate licitațiile de proiectare și execuție. Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Infrastructura Mare – POIM. Ofertele pot fi depuse până la data de 23.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 23.11.2019.

Conform SEAP, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” – S.A prin Sucursala Regionala CF Galati in calitate de entitate contractanta va achizitiona serviciul ”Modernizarea / reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din ROMÂNIA – studiu de fezabilitate” – SRCF GALATI 6 stații de cale ferată: Râmnicu Sărat, Adjud, Comănești, Făurei, Tecuci, Mărășești, in conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 si a HG. nr. 394/201, cu modificarile si completarile ulterioare. Pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate, Prestatorul va respecta actele normative și reglementările specifice infrastructurii feroviare, construcții, aplicabile, în vigoare, în vederea prezentării unui proiect ”matur”, care să corespundă celei mai eficiente soluții din punct de vedere tehnico – economic, pentru care să se aprobe asigurarea sursei de finanțare pentru implementarea obiectivului de investiție, cu respectarea conformității standardelor impuse pentru Coridoarele Europene și Coridoarele TEN-T și asigurarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate pe teritoriul României, inclusiv pentru modernizarea/reabilitarea stațiilor de cale ferată.

CFR SA licitează prima etapă pentru modernizarea stațiilor Suceava Nord, Pașcani, Vatra Dornei Băi, Verești, Dolhasca și Gura Humorului

CFR SA a lansat licitația pentru „Modernizarea / reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din ROMÂNIA – Studiu de fezabilitate” – SRCF Iasi (6 stații) de cale ferată: Suceava Nord, Pașcani, Vatra Dornei Băi, Verești, Dolhasca și Gura Humorului(oraș)”, etapă în valoare de 2,5 milioane lei și un termen de realizare de 16 luni. Sursa de finanțare va fi asigurată din cadrul Titlului de Cheltuială 58 Proiecte cu Finanțare din Fonduri Externe Nerambursabile, aferente cadrului financiar 2014-2020 – 58.03 Programe din Fondul de Coeziune (FC). Ofertele pot fi depuse până la data de 10.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 10.11.2019.

VTG și DB Cargo dezvoltă un nou tip de vagon platformă pentru o gamă largă de transporturi

Lucrând împreună pentru transportul feroviar de marfă al viitorului, parte a proiectului m2, VTG și DB Cargo dezvoltă un vagon plat multifuncțional și modular. Principalul obiectiv este adaptabilitatea prin asamblarea vagonului plat dintr-o varietate de componente standardizate, realizând posibilitatea în alegerea lungimilor individuale, a boghiurilor, a osiilor montate și a configurațiilor de frânare. Vagonul va rămâne, de asemenea, extrem de flexibil pe tot parcursul ciclului său de viață: un design modular va permite ca structura vagonului plat să fie aliniată la necesitățile curente ale clienților pe tot parcursul duratei sale de viață. Astfel, partenerii proiectului planifică să sporească performanțele și capacitățile logistice ale transportului feroviar de marfă.

Proiectul m2 reprezintă o continuare a cooperării deja reușite între VTG și DB Cargo. Cele două companii s-au bucurat de o colaborare strânsă și de încredere pe un proiect inovator de vagoane de marfă, sponsorizat de Ministerul Federal al Transporturilor al Germaniei și finalizat la începutul anului 2019. Scopul este ca noul vagon să fie autorizat în 2021. VTG și DB Cargo îl vor comercializa independent.



CFR Călători consultă piața pe SEAP pentru achiziția a 50 de rame diesel noi de scurt și mediu parcurs

CFR Călători a lansat o procedură de consultare a pieței pentru „Punct de vedere tehnico economic, asupra Caietului de Sarcini nr. DT6/05/148/2019, în vederea inițierii procedurii de achiziție sectorială având ca obiect furnizare – Rame diesel noi pentru scurt și mediu parcurs”. Data finalizării consultării publice este 28.06.2019. Proiectul prevede achiziția a 50 de rame, ce vor fi livrate remizelor București, Timișoara, Sibiu, Cluj și Iași.

SNTFC CFR Calatori SA intentioneaza sa organizeze procedura de achizitie sectoriala in vederea achizitionarii “Rame diesel noi pentru scurt si mediu parcurs”, destinate transportului feroviar de calatori. Tehnic, ramele vor avea viteza maxima de minim 120 km/h și o capacitate de minim 150 de locuri, inclusiv spații pentru persoanele cu dizabilități. Durata minimă de exploatare zilnică trebuie să fie de 15 ore, iar parcursul anual va fi de minim 150.000 km. Automotoarele vor avea o durată de viață de minim 30 de ani. De asemenea, conform caietului de sarcini atașat consultării, livrarea trebuie să aibă loc la 6 luni de la semnarea contractului, pentru prima ramă.



În vederea obținerii eventualelor puncte de vedere de la potențialii furnizori/producători de material rulant interesați, asupra Caietului de Sarcini nr. DT6/05/148/2019, prezenta consultare a pieței de profil va viza următoarele:

- Punct de vedere tehnic asupra cerințelor tehnice;
- Punct de vedere cu privire la Metodologia de punctare a factorilor de evaluare descrisă în Caietul de sarcini, din punct de vedere tehnic și a costurilor pentru fiecare factor de evaluare.
- Pret achiziție rame diesel noi;
- Cost mentenanță pe durata de viață;
- Consumul de combustibil al ramei diesel, având în vedere un parcurs mediu zilnic de 450 km;
- Cost mentenanță ramă diesel pe perioada de garanție, pentru efectuarea mentenanței preventive, defalcat pe tip de revizie și reparație planificată dacă e cazul, conform ciclului de mentenanță al producătorului.

Asociația „Metrou Ușor” – Proiectul Pasajul Doamna Ghica nu include linia de tramvai prevăzută în PMUD București Ilfov 2016-2020

În urma faptului că primăria generală anunță că a fost semnat contractul pentru proiectarea și executia Pasajului Doamna Ghica – Colentina cu Trustul de Cladiri Metropolitane București, Asociația „Metrou Ușor” atrage atenția că proiectul actual nu respectă proiectul din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 – 2030 București – Ilfov, care prevede o linie de tramvai între Pipera și Pantelimon, traversând zona Doamna Ghica. Această linie de tramvai devine imposibil de realizat dacă proiectul actual va fi implementat, pasajul fiind construit exclusiv pentru trafic auto. Astfel, Asociația „Metrou Ușor” a transmis un comunicat de presă în care menționează următoarele, întregul punct de vedere și discuția pe baza acestui proiect fiind disponibile pe [forumul](#) și [siteul](#) oficial al asociației.

Intenția construcției unui pasaj supratran în intersecția de la Doamna Ghica datează de mai bine de 10 ani. Recent, PMB a decis să dea undă verde acestei investiții, venind cu un proiect nou pentru pasaj. Proiectul actual avut în vedere de PMB pentru pasajul Doamna Ghica elimină din start posibilitatea realizării unei linii de tramvai pe/sub pasajul Doamna Ghica (astfel încât tramvaiele să poată traversa Șoseaua Colentina pe relația Bulevardul Doamna Ghica – Șoseaua Petricani/Bd. Pompeiu), acest lucru fiind în contradicție cu ceea ce și-a asumat PMB în 2016, prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov.

Este vorba despre o linie de tramvai ce ar lega zona Pipera de cartierul-dormitor Pantelimon (cu prelungiri ulterioare către cartierele Titan și Berceni), de-a lungul inelului median din care fac parte și pasajele Nicolae Grigorescu, Baicului-Delfinului și cel de la Doamna Ghica, proiecte ce au dintotdeauna prevăzut spațiu pentru respectiva linie de tramvai. În plus, toate bulevardele de pe traseu (Nicolae Grigorescu, Chișinău și Doamna Ghica) au rezervat un spațiu pentru o linie de tramvai rapid, separată de trafic. Decizia de a nu mai lăsa spațiu pentru tramvai în cazul pasajului Doamna Ghica, ar „îngropa” investițiile deja realizate pentru celelalte două pasaje mai sus-amintite, ambele neamortizate încă, demonstrând proasta administrare a banilor publici la nivelul PMB și o rea-voință în ceea ce privește aplicarea unor soluții durabile pentru îmbunătățirea transportului în comun și reducerea numărului de autovehicule personale, cu efecte clare asupra traficului și a poluării.

Astfel, pe baza acestui răspuns, Asociația Metrou Ușor lansează public un semnal de alarmă, exprimându-și îngrijorarea privind faptul că acest proiect nu mai prevede spațiu pentru o viitoare linie de tramvai, dacă nu chiar linia de tramvai propriu-zisă. Asociația subliniază faptul că o linie de tramvai pe direcția Pipera – Pantelimon (și ulterior mai departe, spre Titan, Berceni etc) este absolut necesară în acest moment și îndeamnă PMB la prudență în ceea ce privește deciziile legate de proiectele unor investiții de o asemenea anvergură, mai ales în contextul financiar actual – faliment nedeclarat.

În viziunea membrilor asociației, această linie ar trebui să funcționeze asemenea deja existentei linii de „Metrou Ușor” 41, adică o linie de tramvai de mare capacitate, complet separată de traficul rutier, linie ce permite viteze de deplasare net superioare liniilor clasice de tramvai. În prezent, linia 41 asigură cu succes o legătură extrem de rapidă între vestul și nordul Capitalei (cartierele Drumul Taberei, Militari și zona Piața Presei), fiind o alternativă la metrou (chiar și după finalizarea lucrărilor la Magistrala 5, secțiunea 1, această linie de tramvai va rămâne la fel de utilizată ca în prezent).

Este îngrijorătoare graba inexplicabilă de care dă dovadă PMB în ceea ce privește construcția acestui pasaj, în contextul financiar actual (faliment nedeclarat) ce este extrem de delicat, în special prin prisma unor investiții pe termen lung care presupun sume bănești importante. Falimentul nedeclarat poate avea urmări extrem de serioase și neplăcute, în special în ceea ce privește lucrările de infrastructură aflate în desfășurare, deoarece vor apărea în mod cert întârzieri consistente ale proiectelor (inclusiv pentru pasajul Doamna Ghica), cauzate de incapacitatea PMB de a plăti constructorilor sumele cuvenite pentru lucrările realizate în avans. Să nu uităm că nu ar fi prima oară când acest scenariu s-ar putea repeta, fiind o altă dovadă a „capacității” manageriale și administrative de la nivelul PMB.

În concluzie, Asociația Metrou Ușor solicită imperativ Primăriei Municipiului București modificarea urgentă a planului propus pentru pasajul „Doamna Ghica”, prin prevederea unui spațiu pentru linia de tramvai rapid pe relația Pipera-Pantelimon (cu extinderi ulterioare spre cartierele Titan și Berceni), dacă nu chiar construirea liniei de tramvai propriu-zise, măcar în zona pasajului. În caz contrar, PMB va arunca definitiv la coșul de gunoi banii publici investiți deja în ultimii ani în celelalte obiective de infrastructură din București ce au legătură cu pasajul „Doamna Ghica” – pasajul Nicolae Grigorescu și pasajul din zona Delfinului/Baicului.



Asocierea turco-germană Bozankaya-Sileo și chinezii de la BYD au depus oferte pentru cele 100 de autobuze electrice din București

Primăria capitalei a deschis ofertele pentru cele 100 de autobuze electrice și stațiile de încărcare aferente, cele două oferte fiind depuse de:

- Asocierea Bozankaya Otomotiv Makina İthalat ve İhracat A.Ş. (Turcia) – SILEO GmbH (Germania)
- New Kopel Car Import (România – Otopeni, reprezentant al companiei BYD – China)

Licitația urmează să intre în evaluare tehnică urmând ca până în toamnă să fie atribuit contractul. Asocierea Bozankaya Otomotiv Makina İthalat ve İhracat A.Ş. (Turcia) – SILEO GmbH a depus ofertă și pentru livrarea a 100 de troleibuze cu autonomie, licitație aflată în evaluare tehnică.

Otokar lansează în premieră autobuzul electric e-Kent C

Otokar a prezentat în premieră noul său autobuz electric de 100% e-Kent C la Summit-ul Global al Transportului Public al UITP din Stockholm, Suedia. Pe parcursul a trei zile, între 10 și 12 iunie, vizitatorii au șansa de a descoperi și de a afla mai multe despre noul autobuz cu emisii zero de 12 metri de la Otokar. Subliniind că nevoia urgentă de inițiative este de a îmbunătăți gestionarea poluării transportului și faptul că în orașe, creșterea constantă a populației a dus inevitabil la o creștere a congestiei rutiere și a corolarului acesteia: poluarea și emisiile de zgomot, cu efectele lor nocive asupra climei și a calității vieții, dezvoltarea unui sistem eficient de transport urban care respectă mediul devine o prioritate.

Confruntată cu aceste provocări, dezvoltarea de soluții pentru vehiculele electrice oferă perspective reale, iar avansurile în tehnologie se reunesc. Otokar a decis să răspundă acestei provocări lansând o nouă generație de autobuze urbane complet electrice: e-Kent C. Otokar lucrează de mult timp pe vehiculele cu combustibil alternativ. În Turcia, a lansat primul autobuz hibrid în 2007 și primul autobuz electric midi în 2012. În ciuda sprijinului financiar public limitat pentru a genera cererea la acel moment, Doruk Electra a fost testat de mai mulți operatori publici din Turcia și a îmbunătățit knowhow-ul în această tehnologie. Otokar a lucrat și pe autobuzele cu GNC, care deja au întâlnit piețele europene, cum ar fi în Spania, cu vânzarea recentă de unități de 12 metri.

Astăzi Otokar introduce e-Kent C, noul autobuz urban electric de 12 metri, de la Otokar. Otokar se concentrează ferm pe viitor, oferind o soluție de transport care contribuie la dezvoltarea durabilă a orașelor și contribuie la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor săi. e-Kent C va fi una dintre opțiunile de bază a operatorilor și municipalităților din Europa, care se îngrijorează tot mai mult problemele de mediu în fiecare zi. Autobuzele e-Kent C vor fi disponibile în 2020 în Europa. Otokar a început deja să participe la licitații și acreditează.



Cu unitatea electrică, axul motoarelor cu roți dințate de la ZF pentru e-Kent C propune o performanță standard ridicată. Acesta permite obținerea unei puteri maxime de 250 kW și a unui cuplu maxim de 22.000 Nm. Această unitate puternică este deosebit de potrivită pentru rute care includ o topografie urbană dificilă.

Baterii: amplasate pe acoperiș, versiunea standard e-KENT C este echipată cu 4 module, fiecare cu 7 baterii litium-ion de înaltă performanță, care oferă o capacitate totală de 300 kWh / h. Acționat de o unitate de comandă, bateriile pot fi operate în siguranță într-o gamă largă de temperaturi. O răcire directă eficientă lichidă le optimizează viața. Modul de încărcare la depou: oferă avantajul unei încărcări complete în 4 ore, fără a necesita infrastructură de-a lungul traseului, autonomie de până la 300 de kilometri.

Tabloul de bord inteligent și digital îndeplinește criteriile ergonomice actuale. Autobuzul e-Kent C este echipat cu oglinzi laterale video care împiedică unghiul mort pentru o vizibilitate mai bună a șoferului.

Frânarea regenerativă este una dintre tehnologiile remarcabile ale e-Kent C. De aceea, bateriile sunt încărcate de fiecare dată când frânele sunt aplicate, pe baza cerințelor analizate de sistemul de management al energiei electrice. Acest dispozitiv permite între 15% și 20% de energie recuperată.

INFRATRANS 2019—Prezentarea materialului rulant din cadrul expoziției

Mobilitate.eu a realizat un amplu material de prezentare a materialului rulant expus în cadrul InfraTrans 2019, în perioada 4-5 iunie în Gara de Nord.

Astra Vagoane Arad prezintă modernul vagon 10-91 și vagoanele operate de Trans Carpatic

Astra Vagoane Arad a prezentat vagonul AVA 200 tip 10-91, un modern salon de clasa I. Vagonul poate atinge viteza maximă de 200 km/h și are o capacitate de 52 călători pe scaune, fiind dotat și cu mini-bar în zona centrală. Greutatea este de 46 tone iar boghiurile sunt model Y32R cu roți monobloc. În cadrul expoziției compania a adus și două vagoane operate de Astra Trans Carpatic, salonul de clasă și vagonul de dormit, compania circulând cu acestea pe ruta București – Arad.



Electroputere VFU Pașcani prezintă vagoanele modernizate seriile 36-16 și 84-16

Electroputere VFU Pașcani, parte a Grampet Group, a prezentat vagoanele etajate modernizate de clasa I și II, destinate în special trenurilor regionale, cu viteza maximă de circulație de 120 km/h, aer condiționat și un salon total modernizat.

1. 36-16 051 – Revizia București Basarab
2. 84-16 017 – Revizia București Basarab – vagon echipat cu spațiu pentru biciclete



Grup Feroviar Român prezintă Locomotiva Diesel-Hidraulică remotorizată Cummins

În cadrul expoziției Infratrans 2019, organizată de AIFR și Club Feroviar, Grup Feroviar Român, parte a Grampet Group, a prezentat Locomotiva Diesel-Hidraulică, remotorizată cu un motor Cummins QST 30, de 1217 CP, 30,5 litri, 1800 rpm și un sistem de injecție controlat electronic.

Pe lângă motorizare, locomotiva a fost modernizată cu instalație electrică de ventilație, comandată automat cu trepte de turație, grup de răcire din aluminiu, cuplaj elastic MD-TH, compresor elicoidal, controlere de comandă și aer condiționat în cabina de conducere. Conform GFR, motorul Cummins QST 30 este certificat etapa III A privind emisiile și particulele poluante, iar locomotiva a trecut cu bine de Auditul Calității Instalării, realizat chiar de Cummins, iar proiectul de modernizare a fost omologat de AFER. Odată cu această modernizare, locomotiva are o durată de viață prelungită cu 20 de ani. Mai mult, locomotiva poate fi menținută în exploatare fără menținere caldă, iar pornirea este ușoară inclusiv la temperaturi scăzute.



CFR Marfă și Promat au ajuns la aproape 70 de locomotive modernizate ED

CFR Marfă și Promat au prezentat locomotiva ED modernizată cu numărul 069, conform informațiilor mobilitate.eu, încă minim 3 locomotive vor fi modernizate până la finalul lui 2019.

Prin modernizare, toate echipamentele locomotivei au fost înlocuite, fiind instalate echipamente noi, de la Promat Craiova, cu reglaj continuu cu tiristoare pe tensiune joasă și convertizoare statice pentru serviciile auxiliare. Pentru partea de conducere a fost instalat un bord nou, cu controler tip manșă și sistem de viteză impusă. În ambele posturi de conducere au fost instalate sisteme de monitorizare și diagnoză cu display și avertizare sonoră.

Compresorul a fost înlocuit cu modelul nou tip elicoidal, acționat cu motor asincron cu convertizor static. Pentru motoare au fost introduse punțile semicomandate pentru asigurarea unui sistem de reglare continuă a tensiunii, în timp ce transformatorul principal a fost înlocuit cu modelul modificat TFVL 580, fiind eliminat reglajul pe partea de tensiune înaltă. Pentru posturile de conducere au fost implementate sisteme de climatizare, încălzire și chiuvete pentru mecanici. În final, modernizarea a crescut puterea de la 5100 kW la 6600 kW, cu 30% față de varianta clasică locomotivei.

Programul de modernizare a fost demarat în anul 2006, iar din anul 2007 locomotivele au fost introduse în serviciu activ pentru CFR Marfă. Modernizarea este realizată în cadrul unităților CFR IRLU. Conform CFR Marfă, recordul de tracțiune pentru România a fost realizat cu o locomotivă din această serie, în data de 28.02.2007. Trenul remorcat pe distanța Palas – Târgu Jiu a avut 3540 tone.



Vagonul CFR Marfă Uaai pe 20 de osii și cisterna Zacs produsă de Reva Simeria

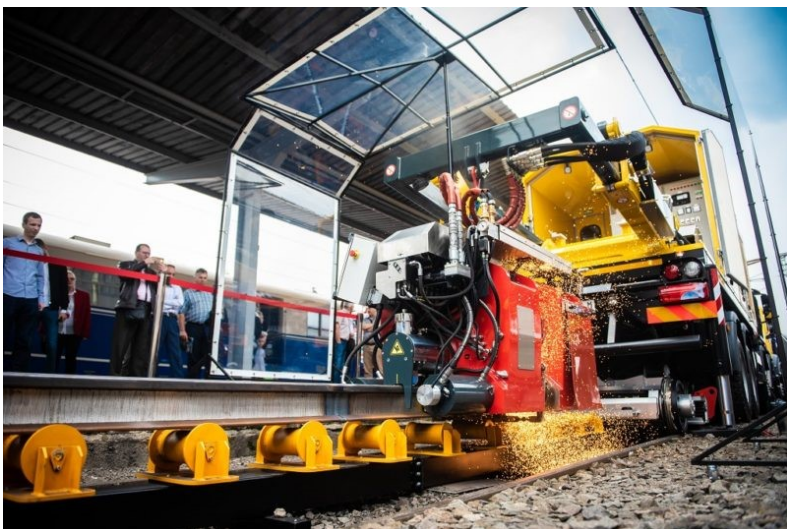
CFR Marfă și Reva Simeria au prezentat vagoane pentru transportul de marfă. Astfel, Reva Simeria a prezentat vagonul cisternă, seria Zacs, 85 mc, pentru transportul de produse petroliere, pentru trafic internațional. Vagonul are o viteză maximă de circulație de 100/120 km/h, încărcat/gol, o sarcină pe osie de 20 tone și adaptat standardelor TSI-G1 și TEN-RIV. Fondată în anul 1869, Reva Simeria a împlinit anul acesta 150 de ani de activitate, în prezent fiind membră a Grampet Group.



Dar, ineditul a venit din partea CFR Marfă, care a prezentat vagonul special cu 20 de osii, pentru transportul componentelor speciale, cum ar fi transformatoarele sau utilajele de mare tonaj. Mărfurile pot fi așezate pe platformă, sprijinite pe lonjeroane, fiind echipate cu mecanisme care permit deplasarea platformei și a lonjeroanelor pe orizontală și verticală, pentru depășirea zonelor cu gabarit limitat. CFR Marfă deține vagoane Uaai pe 6, 8, 10 și 20 de osii, modelul prezentat de 20 de osii fiind produs în anul 1967. În total există 32 de vagoane de acest tip în parcul CFR Marfă.

CFR SA și Contrail prezintă noul utilaj pentru sudarea liniilor

CFR SA și Contrail au prezentat sistemul de sudare CR80, ce este proiectat pentru sudarea cu bliț a șinelor prin procese intermitente continuu. Această configurație este utilizată ca mașină FBW mobilă, include mașina de transport containerizat CR80 montat pe un vehicul feroviar pe șine, care este mutat dintr-o poziție de sudare în alta. Sistemul de sudare CR80 este în conformitate cu EN 14587-2.



Atelierele CFR Grivița prezintă vagoanele modernizate seriile 19-76 și 21-76

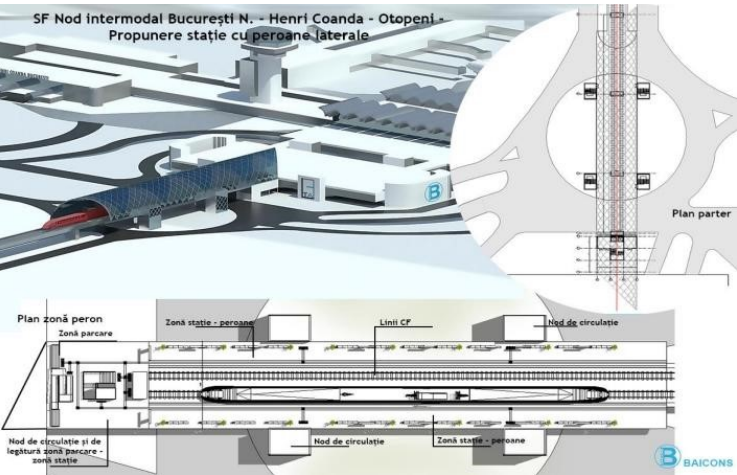
Atelierele CFR Grivița au prezentat două modele de vagoane din seria 19-76 și 21-76, cele mai noi vagoane modernizate intrate în parcul CFR Călători. Echipate cu boghiuri GP 200 și viteza maximă de 160 km/h, vagoanele sunt exploatate în prezent în general pe ruta de viteză București – Constanța. Vagoanele au o greutate de 43 de tone, 54 de locuri pentru varianta de clasa I și 84 pentru varianta de clasa II.

A fost semnat contractul de realizare a liniei de tren către aeroportul Otopeni cu termen de execuție de 14 luni

Ministerul Transporturilor anunță că a avut loc semnarea contractului în valoare de peste 398 milioane de lei, pentru proiectarea și execuția proiectului “Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Aeroport Internațional Henri Coandă București, Faza I: Racord C.F. la Terminalul T1, Aeroport Internațional Henri Coandă București”.

Asocierea Arcada Company – ISPCF – DB Engineering & Consulting GMBH a câștigat licitația publică pentru “Modernizarea liniei de cale ferată București Nord – Aeroport Internațional Henri Coandă București, Faza I: Racord C.F. la Terminalul T1, Aeroport Internațional Henri Coandă București (proiectare și execuție)”, cu o ofertă în valoare de 398,16 milioane de lei.

Conform CFR SA valoarea totală estimată a contractului, care are o durată de 14 luni (două luni pentru proiectare și 12 luni pentru execuție), este de 420.113.085 lei, fără TVA, sursa de finanțare fiind asigurată din fonduri de coeziune și buget de stat, aferente cadrului financiar 2014-2020”.



19-76 951



21-76 957

CFR SA licitează lucrări de ridicare a restricțiilor între Merișor și Crivadia

CFR SA a lansat licitația pentru „Ridicare restricții de viteză a liniei curente Merișor-Crivadia fir 1 și fir 2 km 59+000-57+185”, proiect în valoare de 2,1 milioane lei și termen de execuție de 110 zile. Conform SEAP „Lucrările constau în înlocuirea traverselor de lemn normale necorespunzătoare cu traverse lemn noi, un număr total de 5179 buc. între stațiile Merișor-Crivadia fir 1 și 2, pe porțiunile de linie în curbe, între km 59+000-57+185, în vederea asigurării condițiilor de siguranță în exploatarea a liniei. Realizarea lucrării se va face în conformitate cu procesele tehnologice stabilite în caietul de sarcini și trebuie să îndeplinească condițiile de siguranță a circulației feroviare impuse prin regulamente, instrucțiuni și norme de specialitate ale CNCF CFR SA privind circulația trenurilor. Executantul lucrării asigură achiziția materialelor necesare.”

Cu ocazia verificării liniilor SR CF Timișoara în conformitate cu instrucțiunile în vigoare inclusiv cu vagonul și căruciorul de măsurat calea, s-au constatat porțiuni de linie cu probleme de ecartament datorită stării necorespunzătoare a traverselor de lemn normale. În vederea eliminării problemelor de ecartament, pentru aducerea liniilor în limita toleranțelor admise pentru circulația materialului rulant în condiții de siguranță, este necesară contractarea lucrării „Ridicare restricții de viteză a liniei curente Merișor-Crivadia fir 1 și fir 2 km 59+000-57+185”. Ofertele pot fi depuse până la data de 25.06.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 25.10.2019.

CFR SA licitează lucrări de reparații pe liniile din stațiile Ciumești, Ștefănești și Golești

CFR SA a lansat licitația pentru „Lucrări de reparații linie CF Secția L1 Pitești – Stația Ciumești, Ștefănești și Golești – SRCF Craiova”, proiect în valoare de 2,8 milioane lei și un termen de execuție de 6 luni. Ofertele pot fi depuse până la data de 15.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 15.11.2019.

Conform SEAP, „pentru executia lucrarilor de reparati linii CF de pe raza Diviziei Liniei Craiova Sectia L1 Pitesti este necesar a se executa in Statia Cf Ciumesti linia 4 si linia 5 lucrari de demontari de linii Cf tip T40 si refacerea suprastructurii cu sina T49 si traverse de beton T 13 placate puse la dispozitie de catre beneficiar in statia Cf Bascov (sina T49 SB) si statia Cf Valcele (traverse BA T13 SB) si linia 12 care se va reface pe 400 m cale. Se vor executa lucrari de inlocuire a 2 aparate de cale montate pe traverse de lemn si 1 Tdj tip 49 montat pe traverse de lemn precum si inlocuiri de traverse speciale aparate cale si material marunt. In statia Cf Golesti se vor executa lucrari de inlocuire traverse de lemn si sina CF pe linia 5 , cu traverse de beton placate T13 SB si sina SB puse la dispozitie de beneficiar. Transportul traverselor T13 SB din Statia CF Valcele si transportul sinei T49 SB din Statia CF Bascov la Statiile CF Ciumesti si Golesti va fi asigurat de catre executant. In statia Cf Stefanesti se vor executa lucrari de inlocuire traverse de lemn pe linia 2 cu traverse de lemn noi si materialul marunt aferent.”



CFR SA a atribuit contractul pentru reparația podului CFR Constanța din București

CFR SA a publicat pe SEAP anunțul de atribuire a contractului pentru reparația problematicei pod CFR Constanța din București, proiect „Reparatie pod km 4+327 linia CF Bucuresti-Constanta (proiectare si executie)”. Valoarea finală a proiectului este de 3,49 milioane lei, iar termenul de execuție este de 8 luni de la semnarea contractului. Atribuirea a avut loc prin procedură de negociere directă, după ce la licitația publică lansată nu au fost depuse oferte. Contractul a fost atribuit firmei SC INFRA SYSTEM PROIECT SRL.

Ca justificare a negocierii directe, pe SEAP se menționează că „Procedura de negociere fara invitatie prealabila la o procedura concurenti-ala de ofertare a fost organizata in baza art.117, alin.1, lit.a din legea nr.99/2016 cu modificarile si completarile ulterioare deoarece in urma publicarii in SEAP a anuntului de participare CN1010526/05.04.2019, nu a fost depusa nici o oferta.”

CFR SA licitează prima etapă a modernizării stațiilor Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teiuș, Râzboieni

CFR SA continuă licitațiile pentru prima etapă a proiectului de modernizare a 47 de stații de cale ferată din România, lansând procedura pentru „faza studiu de fezabilitate – 8 statii de pe raza SRCF Brasov: Miercurea Ciuc, Făgăraș, Sebeș Alba, Gheorghieni, Reghin, Aiud, Teiuș, Râzboieni”. Valoarea etapei este de 3,1 milioane lei, fonduri din bugetul de stat, iar durata de realizare este de 16 luni de la semnarea contractului. Ofertele pot fi depuse până la data de 17.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 17.11.2019.

CFR Călători introduce în circulație automotoare Siemens Desiro după reparația R8 la Remarul Cluj Napoca

CFR Călători continuă recepția și introducerea în circulație a automotoarelor Siemens Desiro trecute prin reparații R8 la Remarul Cluj Napoca, după ce anterior au realizat acest tip de reparații la Remarul Pașcani, devenit Electroputere VFU Pașcani. În urma reparației R8 au fost reparate capital grupurile generatoare și motoarele, au fost înlocuite componentele uzate ale boghiurilor, inclusiv bandajele roților și au fost înlocuite geamurile sparte. Un exemplu este automotorul 2052 (seria 52 din 120 de automotoare), al remizei București.

Softronic Craiova continuă testele cu cea mai nouă locomotivă pentru Green Cargo Suedia și ultima din lotul pentru E-P Rail România

Softronic Craiova a realizat o serie de teste dinamice pentru a obține autorizări și certificate TSI (Technical Specifications for Interoperability), cu cele mai noi locomotive ieșite din uzină. Astfel, Softronic a finalizat a 40a locomotiva Transmontana, ce urmează să primească ultimele retușuri pentru a lua drumul căilor ferate din Suedia, unde se va alătura primelor două locomotive livrate în anul 2018, unitățile 032 și 033 (Mb 4001 și Mb 4002). Conform codificării Green Cargo, locomotiva urmează să fie numerotată Mb 4003. Testele au fost realizate în cadrul Centrului de Testări Feroviare de la Făurei, locomotivele fiind testate atât în dublă cât și în triplă comandă. În anul 2018 un set asemănător de teste a fost realizat pe ruta București – Constanța, cu locomotivele 032 și 033. Softronic a semnat mai multe contracte cu Green Cargo Suedia, urmând ca mai multe loturi de locomotive să fie livrate în următorii ani. În luna decembrie, Green Cargo Suedia și SSAB au semnat un nou acord pe 5 ani în urma achiziției a primelor 16 locomotive Softronic Transmontana. Noul acord, care intră în vigoare din ianuarie 2020 și se extinde cel puțin 5 ani în viitor, acoperă trenurile navetă de oțel între Luleå și Borlänge, cele dintre Borlänge și Oxelösund și servicii de schimb incluse între fabricile SSAB din Borlänge și Oxelösund. Volumele se ridică la aproximativ 3 milioane de tone pe an.

De asemenea, au fost realizate teste și cu locomotiva 039, ultima din seria de 5 locomotive Transmontana livrate către E-P Rail România. Astfel, unitățile 035, 036, 037, 038 și 039 aparțin E-P Rail România, fiind prezente pe căile ferate din țara noastră, în special pe navetele dintre Curtici și Constanța.



Probe cu o osie pentru teste dinamice

Prima locomotivă din lotul 2019 destinat Green Cargo Suedia continuă probele pe căile ferate din România, realizând mai multe teste între Craiova și București. Pentru aceste probe, tehnicienii uzinei din Craiova utilizează o axă specială, care măsoară o gamă de forțe din timpul mersului, pentru a se asigura că locomotiva corespunde standardelor actuale. Primele două locomotive circulă zilnic în Suedia după ce au fost livrate în vara anului 2018.

STB SA reconstruiește canalele de revizii din depourile de tramvaie Colentina și Titan

STB SA a atribuit un contract în valoare de 2,6 milioane lei, firmei Mari Vila, pentru lucrări de reconstrucție a canalelor C.I.Z. din depourile Colentina și Titan. Ambele depouri se află într-un proiect de modernizare, dar lucrările de modernizare totală vor fi lansate după anul 2022, iar primul depou inclus într-un amplu proiect cu fonduri europene va fi cel mixt, de tramvaie și troleibuze, Bucureștii Noi, depourile Colentina și Titan necesitând lucrări doar unde este necesar pentru continuarea normală a activității.

Astfel, pentru depoul Colentina, canalele liniilor C1, C2, și C3 ale halei C.I.Z. nu mai pot fi exploatate în siguranță din cauza deteriorării elementelor căii de rulare și a prinderii acesteia, uzurilor profilului și canalului șinei și mai ales a tasării neuniforme a infrastructurii și suprastructurii liniei. În proiectul de modernizare sunt incluși 201 metri de linie, din care 180 metri sunt linia canalelor, în timp ce 21 de metri reprezintă zona de acces în hală.

De asemenea, pentru depoul Titan, canalele liniilor C1, C2, și C3 ale halei C.I.Z. , la fel ca pentru depoul Colentina, nu mai pot fi exploatate în siguranță din cauza deteriorării elementelor căii de rulare și a prinderii acesteia, uzurilor profilului și canalului șinei și mai ales a tasării neuniforme a infrastructurii și suprastructurii liniei. În total se vor moderniza 135 metri de linie, din care 114 reprezintă canalele de lucru și 21 zona de intrare și ieșire din hală.



STB SA va introduce plata călătoriei direct cu cardul la centrele de vânzare și în cele 400 de autobuze Otokar Kent

STB SA a lansat licitația pentru „servicii de introducere a sistemului de plata prin pos a titlurilor de calatorie prin centrele de emisie si reincarcare carduri, linia turistica, mijloacele de transport public si automatele de vanzare STB SA”, în valoare de 1,4 milioane lei. Ofertele pot fi depuse până la data de 25.06.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 25.09.2019. Conform SEAP, soluția va fi standardizată Europay, VISA și MASTERCARD iar echipamentele vor fi de ultimă generație compatibile EVM, cu soluții standardizate pentru Payment Card Industry. Un total de 237 centre de vânzare a titlurilor de călătorie va fi echipat cu noile tehnologii.

Apoi, în vehicule, vor fi realizate plăți direct cu cardul bancar contactless în cele 400 de autobuze Otokar Kent, pentru un total de 1180 validatoare, sistemul fiind compatibil doar cu validatoarele moderne implementate pe noile autobuze. În viitor, acest tip de plată va fi compatibil și cu viitoarele validatoare moderne din noile serii de tramvaie și autobuze achiziționate de STB SA.



Solaris Bus introduce în premieră globală modelul Solaris Urbino 12 hydrogen și noul design Solaris Urbino 12 electric

La UITP Global Public Transport Summit 2019, organizat la Stockholm, Solaris Bus prezintă două vehicule cu emisii zero. Solaris Urbino 12 hydrogen, care își celebrează premiera mondială, completează oferta electromotive a producătorului. Cel de-al doilea vehicul este binecunoscutul Solaris Urbino 12 electric în cel mai nou design, caracteristic pentru toate vehiculele noi de la Bolechowo din ianuarie anul acesta.

Solaris a fost unul dintre primii producători de autobuze electrice care și-a direcționat eforturile de cercetare și dezvoltare către transmisiile electrice. Aproape un deceniu după premiera primului model electric, Solaris își completează acum gama de autobuze cu emisii zero cu Solaris Urbino 12 hydrogen, în care hidrogenul este transformat în energie electrică alimentată direct în transmisia vehiculului. Tehnologia hidrogenului utilizată pentru generarea de energie va permite autobuzelor să circule distanțe și mai lungi complet fără emisii.

Autobuzele pe bază de hidrogen vor permite crearea unui portofoliu de autobuze complementar fără emisii, datorită căruia Solaris va fi pregătit pentru provocările actuale și diversele nevoi ale clienților în ceea ce privește gama, flexibilitatea și operabilitatea vehiculelor. Producătorul consideră că dezvoltarea tuturor ramurilor de electromobilitate, fie autobuzele cu baterii, troleibuzele sau vehiculele alimentate cu hidrogen, care ar trebui să se desfășoare în sinergie și acest proces este indispensabil pentru asigurarea unui transport durabil al viitorului. Prin urmare, autobuzele cu motor pe bază de hidrogen ale Solaris nu vor constitui o competiție pentru autobuze sau modele de serie Trollino. Dimpotrivă: aceste tehnologii se vor completa perfect și toate vor beneficia de progresul tehnologic al transmisiilor electrice și al componentelor acestora.

Avantajele hidrogenului ca sursă de energie sunt indiscutabile. Datorită densității sale, acest element poate constitui o sursă de energie curată pentru vehicule și le poate permite să acopere o distanță de până la câteva sute de kilometri. Având în vedere faptul că hidrogenul poate fi produs din apă în procesul de electroliză, avem o sursă de energie cu adevărat curată. Este, de asemenea, o soluție perfectă pentru operatorii care au acces la hidrogenul derivat din surse regenerabile sau din procesele industriale. Utilizând electroliza inversă, celulele de combustibil pe bază de hidrogen sunt relativ mici și generează energie în timpul funcționării vehiculului. De aceea, acestea reprezintă o soluție ideală atunci când trebuie asigurată o gamă lungă de acționare. Reumplerea cu hidrogen nu durează prea mult și este destul de convenabilă, fără să se deosebească în esență de reumplerea unui vehicul cu motorină.

Solaris și-a câștigat prima experiență în domeniul hidrogenului atunci când a proiectat vehicule cu baterii care utilizează celulele de combustie drept extenders. În cadrul inițiativei JIVE, Solaris a livrat două autobuze electrice Urbino 18,75 în Hamburg și 10 troleibuze cu agenți de extindere pe bază de hidrogen pentru Riga. Acum, producătorul face pașii următori spre progres, prezentând la UITP Global Public Transport Summit 2019 modelul Solaris Urbino 12 hydrogen, un autobuz complet fără emisii.



Solaris Urbino 12 hydrogen este echipat cu o celulă de combustibil de ultimă oră care acționează ca o centrală pe bază de hidrogen la bordul vehiculului. Datorită utilizării tehnologiei avansate, autobuzul va fi capabil să acopere până la 350 km pe o singură alimentare. Într-o celulă de combustie cu hidrogen, energia electrică este generată într-un proces numit electroliză inversă și apoi transmis direct la transmisie. Produsele unice ale reacției chimice care apar în celula de combustibil sunt căldura și aburul. În consecință, vehiculul nu generează nicio substanță nocivă.

Un set de celule de combustibil de 60 kW a fost utilizat în autobuzele Solaris Urbino 12 hydrogen. În ansamblu, sistemul de hidrogen conține și dispozitive auxiliare, responsabile, de exemplu, pentru alimentarea cu gaz și oxigen la o presiune adecvată, pentru recircularea resursei care nu a fost consumată și, de asemenea, pentru menținerea unei temperaturi adecvate și stabile a celulele de combustie în timpul funcționării.

Noutatea portofoliului Solaris va fi echipată și cu o mică baterie de tracțiune Solaris High Power, care va susține celula de combustibil ori de câte ori cererea de energie este cea mai mare. Bateria este umplută cu energie derivată din hidrogen și prin frânarea regenerativă, deși este posibilă și reîncărcarea acesteia cu ajutorul unei prize de tip plug-in. Completarea transmisiei este o axă cu motoare electrice integrate.

În ceea ce privește tehnologia de stocare a hidrogenului, Solaris Urbino 12 hydrogen prezintă soluții de vârf. Elementul chimic este comprimat în formă gazoasă, la o presiune de 350 atmosfere, în 5 rezervoare de generație nouă, amplasate de-a lungul acoperișului autobuzului. Datorită utilizării rezervoarelor de hidrogen de tip 4, inginerii Biroului Tehnic Solaris au reușit să reducă masa cilindrilor cu cca. 20% comparativ cu parametrii modelului anterior. Setul de rezervoare compozite, plasate longitudinal deasupra primei axe a vehiculului, permite o capacitate de stocare a hidrogenului de 36,8 kg. O supapă multifuncțională este instalată la capătul fiecărui rezervor; această supapă include o serie de elemente de siguranță: o supapă solenoidală, o supapă de siguranță activată de temperatură ridicată și o supapă de suprasarcină care întrerupe fluxul de hidrogen în cazul pierderii de izolare a sistemului.

Pentru a reduce la maximum consumul de energie, vehiculul va dispune de un sistem de climatizare cu o pompă de căldură CO₂ care permite utilizarea căldurii reziduale din celula de combustie. Această soluție garantează o eficiență foarte ridicată și permite creșterea și mai mult a gamei de acțiune a vehiculului.

Solaris Urbino 12 hydrogen, în mod excepțional ecologic, este rezultatul investițiilor consistente ale producătorului în mijloace de transport cu emisii zero. Autobuzul cu celula de combustibil pe bază de hidrogen oferă toate avantajele unei transmisii electrice, cum ar fi emisia redusă de zgomot și vibrațiile minime, dar asigură mai ales o lipsă totală de emisii de substanțe nocive la locul de operare. Vehiculele cu tehnologie de hidrogen se remarcă, de asemenea, datorită autonomiei crescute și timpului scurt necesar pentru reumplere.



În doar opt ani de la debutul primului său autobuz electric, Solaris a livrat sau primit comenzi pentru aproape 600 de vehicule din partea clienților din 17 țări. La UITP Global Public Transport Summit 2019, producătorul polonez prezintă vehicule cu emisii zero care se bazează pe experiența a peste 15 milioane de kilometri acoperite de autobuzele sale. Cele mai recente soluții tehnologice privind încălzirea, răcirea și sistemul de direcție au fost proiectate pentru a ajuta la reducerea consumului de energie.



Solaris Urbino 12 electric prezentat la Summitul UITP pentru transportul public global 2019 este alcătuit din două motoare electrice cu o putere maximă de 125 kW fiecare, instalate pe axa de acționare. Energia necesară pentru propulsarea acestora este stocată în bateriile Solaris High Energy cu o capacitate totală de 240 kWh. Versiunea vehiculului prezentată la târg poate fi încărcată utilizând un încărcător extern staționar sau un încărcător (34kW) la bord, fără a fi necesară instalarea unei infrastructuri suplimentare. Autobuzul prezentat are 28 de locuri pentru pasageri, dintre care 12 sunt accesibile de la podea coborâtă. Autobuzul electric Solaris Urbino 12 a fost premiat cu autobuzul de oraș al titlului de an în concursul "Autobuzul anului 2017". Din ianuarie 2019, un nou standard de design se aplică tuturor vehiculelor din familiile Urbino și Trollino.

MDRAP achiziționează 131 autobuze electrice pentru orașele Iași, Sibiu, Sighetu Marmatiei, Slatina și Suceava, Târgu Mureș și Pitești

MDRAP a lansat o licitație în valoare de 363 milioane de lei pentru „Achiziționarea de 131 autobuze electrice cu lungimea de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal”. Ofertele pot fi depuse până la data de 29.07.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 29.01.2019.

Conform SEAP, contractul este împărțit astfel:

Lotul nr.1 :Municipiul Iasi – 20 autobuze electrice de cca. 12 m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 6 stații de încărcare rapidă – 20 stații de încărcare lentă

Lotul nr.2 :Municipiul Sibiu – 9 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 3 stații de încărcare rapidă – 9 stații de încărcare lentă

Lotul nr.3 : Municipiul Sighetu Marmatiei – 7 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 2 stații de încărcare rapidă – 7 stații de încărcare lentă

Lotul nr.4 : Municipiul Slatina – 8 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 3 stații de încărcare rapidă – 8 stații de încărcare lentă

Lotul nr.5 : Municipiul Suceava – 15 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 4 stații de încărcare rapidă – 15 stații de încărcare lentă

Lotul nr.6 : Municipiul Tirgu Mures – 32 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 10 stații de încărcare rapidă – 32 stații de încărcare lentă

Lotul nr.7 : Municipiul Pitesti – 40 autobuze electrice de cca. 12m destinate transportului public urban de călători, operabile în condiții de deal – 11 stații de încărcare rapidă – 40 stații de încărcare lentă

