



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

ANEXA 16

Proiect SF Terasamente, Suprastructura feroviară si Treceeri la Nivel



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

Cuprins

| | |
|---|----|
| 1. SITUATIE PROIECTATA | 3 |
| 2. SITUATIE PROIECTATA STATII | 13 |
| 3. LUNGIME UTILA PENTRU GARARE TRENURI DE 740 M | 26 |
| 4. Situația trecerilor la nivel proiectate pe tronsonul Craiova – Caransebeș..... | 31 |



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



1. SITUATIE PROIECTATA

Prin lucrările de suprastructură și terasamente proiectate s-a avut în vedere:

- îmbunătățirea geometriei traseului în plan și în profil longitudinal (rectificări de curbe și încadrarea elementelor de profil în prevederile normativelor în vigoare);
- geometria căii în profil transversal;
- creșterea portanței la nivelul platformei de pământ și al platformei căii.

Pentru reabilitarea liniei de cale ferată s-au proiectat următoarele tipuri de lucrări:

- geometrizară ale traseului;
- mărirea lungimii curbelor progresive;
- mărirea razei curbelor;
- înlocuirea grupărilor de curbe cu raze diferite cu o singură curbă (pe zonele unde a fost posibilă modificarea);
- asigurarea lungimii corespunzătoare pentru traseul dintre curbe;

Creșterea vitezei maxime de circulație a trenurilor de călători, precum și viteza medie a trenurilor de marfă, este posibilă doar prin creșterea razei minime folosite la proiectarea traseului. Această rază minimă se poate determina în funcție de viteza maximă a trenurilor de călători (V_{max}), supraînălțare (h) și insuficiența de supraînălțare (I), cu formula:

$$R_{min} = 11,8 \cdot V_{max}^2 / (h+I)$$

Pe cuprinsul traseului la care viteza maximă proiectată este de 160 km/h raza minimă folosită este de 1500 m, cu supraînălțarea de 130 mm și lungimea curbelor progresive de 210 m.

Proiectarea traseului pentru viteza maximă de 160 km/h a impus realizarea de variante de traseu în zonele în care traseul era foarte sinuos și prezenta succesiuni de curbe cu raze mici, pe aceste zone linia existentă a fost părăsită pe o lungime mare pentru obținerea caracteristicilor geometrice impuse de viteza maximă proiectată de 160 km/h.

În linie curentă distanța dintre axele liniilor va fi de minim 4,20 m iar în stații de minim 4,75 m.

În aliniament, semi-lățimea platformei c.f. proiectată este de 3,60 m. În curbe, în funcție de supraînălțare, semi-lățimea platformei c.f. va avea următoarele valori:

- 3,70 m, pentru $0 < h \leq 40$ mm;
- 3,80 m, pentru $40 < h \leq 80$ mm;
- 3,90 m, pentru $80 < h \leq 120$ mm;
- 4,00 m, pentru $120 < h \leq 150$ mm.



În curbele cu raza $R \leq 800$ m, avându-se în vedere ca lățimea umărului prisme de piatră spartă este de 60 cm, valorile de mai sus se vor majora cu 10 cm.

Trecerea de la valoarea lățimii platformei c.f. de pe aliniament la valoarea de pe curbă se face pe primii 10 m ai curbei de racordare.

În situațiile în care lățimea la nivelul platformei c.f. nu este suficientă, se realizează lucrări de lărgire a rambleelor prin completări cu material granular.

Din punct de vedere al suprastructurii principalele lucrări proiectate sunt următoarele:

- pentru liniile curente și liniile directe din stații: înlocuirea materialului de cale existent cu material nou: șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc pentru prindere elastică, sarcina pe osie de 225 kN și pentru viteza de 160 km/h (pentru liniile curente și directe din stații); numărul traverselor din linie curentă și directă din stații va fi de 1734 buc/km pentru aliniamente și curbe cu $R > 500$ m, respectiv de 1800 buc/km pentru curbe cu $R < 500$ m; prisma căii va fi constituită din piatră spartă nouă;
- pentru liniile de primire expediere trenuri de călători: înlocuirea materialului de cale existent din stații cu material nou: șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc pentru prindere elastică, sarcina pe osie de 225 kN; numărul traverselor va fi de 1667 buc/km pentru aliniamente și curbe cu $R > 500$ m, respectiv de 1734 buc/km pentru curbe cu $R < 500$ m; prisma căii va fi constituită din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă;
- pentru celelalte linii din stații se va folosi suprastructură recuperată (sina tip 49, 60, 65 și traverse T13, T17, T 26) din demontare și prismă din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă; numărul traverselor va fi de 1667 buc/km pentru aliniamente și curbe cu $R > 500$ m, respectiv de 1734 buc/km pentru curbe cu $R < 500$ m.
- după executarea lucrărilor de suprastructură, șinele urmează să fie sudate, realizându-se calea fără joante; se vor suda reperatele aparatelor de cale din capetele stațiilor și se vor îngloba în calea fără joante;
- pe podurile cu cuvă de balast și în tuneluri suprastructura va fi la fel ca cea de pe restul traseului;
- liniile directe și primele abateri aferente liniilor directe vor avea lungimi utile mai mari de 740 m, excepție făcând stațiile Băile Herculane, Mehadia Veche și Armenis unde datorită condițiilor locale acestea nu au putut fi realizate;
- la realizarea prisme căii se va folosi piatră spartă nouă aprovizionată din cariere agrementate de către AFER;
- piatra spartă folosită în tunel va fi spălată înainte de punerea în operă;
- se vor elimina toate bretelele de pe liniile directe și liniile abătute, în locul lor introducându-se diagonale simple formate din schimbători de cale tip 60-300 -1:9;
- se vor elimina toate traversările de pe liniile directe și liniile abătute care se reabilitează;
- se vor înlocui la liniile abătute, aparatele de cale existente cu schimbătoare de cale noi pe traverse de beton speciale noi;



Aparatele de cale utilizate la lucrările de modernizare sunt următoarele:

- schimbătoare de cale 49-190-1:9 cu viteza pe abatere de 30 km/h;
- schimbătoare de cale 60-300-1:9 cu viteza pe abatere de 40 km/h;
- schimbătoare de cale 60-760-1:14 cu viteza pe abatere de 80 km/h;

Vitezele de circulație peste aparatele de cale respectă prevederile Instrucției 314 capitolul II, art 16, pct.3.

Sistematizarea stațiilor a ținut seama de câteva obiective:

- eliminarea peroanelor platformă dintre linii și amplasarea de peroane cu latimea de 3.05m între linia directă și prima linie abătută, pentru ca peroanele să aibă o lățime care să permită staționarea în siguranță a călătorilor în timpul trecerii fără oprire a unui tren pe linia alăturată peronului, dată fiind distanța între axele liniilor c.f. presupune desființarea unei linii abătute, total sau parțial și adaptarea corespunzătoare a dispozitivului de linii pentru a asigura ficționalitatea în noile condiții; peronul astfel realizat va trebui să deservească accesul călătorilor la ambele linii adiacente acestuia.
- amplasarea de peroane late între linia directă și prima linie abătută (Stia Prunisor noua), pentru ca peroanele să aibă o lățime care să permită pe de o parte staționarea în siguranță a călătorilor în timpul trecerii fără oprire a unui tren de mare viteză pe linia alăturată peronului, iar pe de altă parte, să se asigure posibilitatea de realizare a tunelului pietonal, peronul astfel realizat va trebui să deservească accesul călătorilor la ambele linii adiacente acestuia.
- eliminarea bretelelor de pe liniile directe și înlocuirea lor cu diagonale simple.

Pentru zonele în care se execută variante de traseu noi, toate lucrările de artă nou executate vor avea infrastructură și suprastructură nouă.

Grosimea prismeii căii sub traverse va fi de 0.30 m în aliniament și sub firul interior al curbelor. Lățimea minimă a prismeii măsurată de la capătul traversei la muchia prismeii va fi de 0,50 m în aliniament și pe zona schimbătoarelor de pe liniile directe și de 0,60 m în curbe cu raze mai mici de 800 m.

Dimensionarea substratului căii este realizată atât la capacitate portantă cât și la îngheț. Pentru liniile curente și liniile directe din stație, din calculul de dimensionare la capacitate portantă, a rezultat o grosime de 40 cm a substratului căii ranforsat cu geogrilă și geotextil în bază. Geogriila este prevăzută în baza substratului căii peste geotextil.

Asigurarea protecției împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei s-a realizat tot prin substratul căii. Grosimea necesară a stratului de protecție la îngheț s-a stabilit în funcție de indicele de îngheț pentru o iarnă cu probabilitatea de revenire de 1 la



10 ani. A rezultat ca un strat cu grosimea de 40 cm asigură protecția împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei căii.

Menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii care îi conferă insensibilitate la îngheț s-a realizat prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil nețesut, având funcția principală de separare a straturilor. Acest geotextil împiedică ascensiunea particulelor fine din bază în substratul căii, ca urmare a efectului de pompaj determinat de trecerea roților materialului rulant. Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului a liniilor curente și a liniilor directe, s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice.

La liniile de abatere din stații, substratul căii va avea grosimea de minim 30 cm. Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului vor avea panta de 3 %. La baza substratului liniilor de abatere se va prevedea geotextil.

Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale.

Lucrările de colectare și scurgerea apelor constau din:

- șanțuri de platformă, din pământ sau beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- șanțuri de gardă pentru preîntâmpinarea degradării taluzurilor;
- drenuri longitudinale pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane;

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, unde fața superioară a terasamentului este prevăzută a se amenaja cu coame și dolii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora.

Drenurile vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu geotextil cu rol de filtrare. Diametrul tuburilor variază între 150 mm și 400 mm. Tuburile sunt perforate parțial, pe două treimi din circumferință.

Umplutura de deasupra tubului va fi din pietriș spălat sort 8 - 32 mm. Peste geotextil se va așterne pietriș spălat sort 32 – 63 mm.

Drenurile sunt ferite de colmatare prin amplasarea materialului geotextil drenant pe toată suprafața săpăturii pentru dren, inclusiv deasupra, unde se petrec cele două margini ale geotextilului.

Pentru întreținerea drenurilor s-au prevăzut cămine de vizitare cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 100 m unul de altul. La jumătatea distanței dintre acestea, s-au prevăzut cămine de inspecție cu diametrul $\varnothing = 600$ mm. Pentru aducerea la cotă a părții superioare, se vor folosi elemente de racordare cu grosimea de 10 cm.

În zona stațiilor, acolo unde drenul este amplasat între linii, căminele au fost proiectate cu cota capacului tot la nivelul platformei căii, fiind astfel în afara gabaritului de lucru al utilajelor de ciuire.

De asemenea, toate căminele de descărcare vor asigura separarea grăsimilor și produselor petroliere, împiedicând deversarea acestor.

Pentru realizarea lucrărilor de terasamente, în lungul liniei c.f. sunt necesare drumuri tehnologice. Aceste drumuri, după încheierea lucrărilor vor fi folosite ca drumuri de întreținere. Pe zonele unde



au fost proiectate variante de traseu se prevăd drumuri care să permită accesul la lucrare a utilajelor de lucru precum și aprovizionarea cu materiale. Toate aceste drumuri se leagă la drumurile existente în zonă, permițând de asemenea și accesul la proprietățile agricole ce se găsesc în vecinătatea căii ferate. La finalizarea lucrărilor este în sarcina Antreprenorului să aducă la starea inițială drumurile existente în zonă.

Acolo unde existau în vecinătatea căii ferate drumuri de pământ se prevede amenajarea acestora pentru a fi folosite în timpul execuției lucrărilor, cât și după terminarea acestora ca drumuri de întreținere.

Sistemul rutier al acestor drumuri este format din 55 cm. Partea carosabilă are lățimea de 3,50 m, iar acostamentele sunt de 35 cm lățime. Platforma drumului de întreținere are o lățime de 4,20 m. La toate aceste drumuri s-au prevăzut platforme de încrucișare din 200 m în 200 m și platforme de întoarcere. Platformele de încrucișare au o lungime de 20 m și o lățime corespunzătoare pentru două benzi 2 x 3,50 m. Platforma de întoarcere (fără zonele de racordare cu drumul) va fi de 15,0 m x 20,0 m. Aceste platforme au fost amplasate acolo unde drumului nu a fost posibil să i se realizeze un traseu continuu.

Trecerile la nivel cu calea ferată se vor reabilita prin înlocuirea dalelor de beton existente cu dale elastice agrementate AFER.

În zona trecerilor la nivel ce se păstrează, de o parte și de alta a căii ferate, pe o distanță de minim 20 m de la șina cea mai apropiată se amenajează drumul existent astfel încât să fie în aliniament. Pe o lungime de 5,00 m de o parte și de alta a axelor liniilor extreme și pe zona liniilor c.f. niveleta drumului va fi orizontală. De o parte și de alta a elementului de profil în palier, elementele de profil vecine au declivitatea maximă de 1,50 % pentru drumuri sau străzi modernizate, respectiv de 2,00 % pentru celelalte drumuri și străzi. Suprafața carosabilă a drumului se modernizează cu asfalt pe distanțe de minim 30 m de o parte și de alta a căii, în funcție de lungimea porțiunii de drum afectată ca urmare a asigurării elementelor geometrice în plan și profil longitudinal.

Pentru drumurile clasificate sistemul rutier al zonei amenajate va fi corespunzător cu cel al drumului existent.

Pentru mărirea vitezei de circulație pe tronsonul de cale ferată Craiova – Caransebeș, au rezultat o serie de lucrări de drumuri, care să asigure continuitatea circulației pietonale și auto a localnicilor către proprietăți, întreprinderi, orașe sau alte puncte de interes social: spitale, primării, instituții ale statului, etc.

Lucrările de drumuri au constat în:

- amenajare, deviere drumuri comunale sau locale la trecerile la nivel cu c.f.;
- amenajare, deviere drumuri județene la trecerile la nivel cu c.f.;
- amenajare, deviere drumuri naționale la trecerile la nivel cu c.f.;
- amenajare rampe la noile pasaje superioare sau inferioare la calea ferată;
- realizare drumuri noi și conectarea acestora la drumurile existente din zonă, pentru capetele tunelurilor de c.f.



Amenajare drumuri comunale sau locale:

Traseul in plan :

In plan, drumurile vor urmări pe cât posibil traseele existente, pentru evitarea exproprierii terenurilor, fapt ce ar putea întârzia începerea executiei lucrărilor.

Racordările prevăzute în plan, vor fi circulare. Elementele geometrice în plan, inclusiv amenajarea în spațiu a curbilor, vor fi stabilite în conformitate cu prevederile STAS 863/85.

Traseul in profil longitudinal :

Linia roșie proiectată va urmări linia actuală a terenului cu mici modificări, cu diferențe în ax pozitive aproximativ egale cu grosimea structurii rutiere + corecturile necesare, aplicate în așa fel încât pasul de proiectare prevăzut în STAS 863/65 să fie respectat. Dacă prin asternerea straturilor asfaltice strada se înalță, se va acorda o atenție deosebită scurgerii apelor, adoptându-se soluții adecvate, astfel încât dispozitivele de scurgere să preia atât apele de suprafață, cât și apele din curțile învecinate drumurilor.

În cazul trecerilor la nivel cu calea ferată, panta longitudinală a drumurilor în zona trecerii la nivel, va fi stabilită ținându-se cont și de Instrucția 314/1989 prin care se reglementează aceste lucruri.

Traseul in profil transversal:

Profilul transversal al drumurilor comunale va avea o parte carosabilă de 5.50 (5.00)m. Acestea vor fi încadrate de acostamente de balast de 15 cm grosime și 75 (50) cm lățime. În cazul în care la marginea părții carosabile vor fi realizate rigole betonate, acostamentul va fi executat din beton de 10cm grosime, așezat pe un strat de 5cm de nisip. Pantele transversale vor fi de 2.50% pentru partea carosabilă și de 4.00% pentru acostamente. Convertirea sau suprainaltarea curbilor se vor face în conformitate cu STAS 863/85.

Structura rutiera:

Structura rutieră pentru drumurile comunale sau locale va avea următoarea alcatuire:

- 4cm strat de uzură din BA16 / BAPC16;
- 6cm strat de legătură din BAD22.4 / BADPC22.4;
- 15cm strat de fundate superior din piatră spartă;
- 20cm strat de fundație inferior din balast;
- 20cm strat de forma.



Amenajare drumuri judetene:

Traseul in plan :

In plan, drumurile vor urmări pe cât posibil traseele existente, pentru evitarea exproprierii terenurilor, fapt ce ar putea întârzia începerea executiei lucrărilor.

Racordările prevăzute in plan, vor fi circulare. Elementele geometrice in plan, inclusiv amenajarea in spațiu a curbelor, vor fi stabilite in conformitate cu prevederile STAS 863/85.

Traseul in profil longitudinal :

Linia rosie proiectată va urmări linia actuală a terenului cu mici modificări, cu diferențe in ax pozitive aproximativ egale cu grosimea structurii rutiere + corecturile necesare, aplicate in așa fel încât pasul de proiectare prevăzut in STAS 863/65 să fie respectat. Dacă prin asternerea straturilor asfaltice strada se înalță, se va acorda o atenție deosebită scurgerii apelor, adoptându-se soluții adecvate, astfel încât dispozitivele de scurgere să preia atât apele de suprafață, cât și apele din curțile învecinate drumurilor.

In cazul trecerilor la nivel cu calea ferată, panta longitudinală a drumurilor in zona trecerii la nivel, va fi stabilită ținându-se cont și de Instrucția 314/1989 prin care se reglementează aceste lucruri.

Traseul in profil transversal:

Profilul transversal al drumurilor judetene va avea o parte carosabilă de 6.00m. Aceasta va fi încadrată de pe fiecare parte de acostamente cu lățimea de 1.00 m, din care benzi de încadrare de 0.25 m cu aceeași structură rutieră cu cea a părții carosabile și acostamente consolidate cu balast pe 15 cm grosime pe o lățime de 0.75 m.

In cazul in care in la marginea părții carosabile vor fi realizate rigole betonate, acostamentul va fi executat din beton de 10cm grosime, așezat pe un strat de 5cm de nisip. Pantele transversale vor fi de 2.50% pentru partea carosabilă și de 4.00% pentru acostamente. Convertirea sau suprainaltarea curbelor se vor face in conformitate cu STAS 863/85.

Structura rutiera:

Structura rutieră pentru drumurile judetene va avea următoarea alcatuire:

- 4cm strat de uzură din BA16;
- 6cm strat de legatură din BAD22.4;
- 8cm strat de anrobat bituminos AB31.5;
- 15cm strat de fundație superior din piatră spartă;
- 25cm strat de fundație inferior din balast;
- 10-15cm strat de forma.



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL



Amenajare drumuri nationale:

Traseul in plan :

Racordarile prevazute in plan, vor fi circulare incadrate de curbe de racordare a arcului de cerc (clotoide). Elementele geometrice in plan, inclusiv amenajarea in spatiu a curbelor, vor fi stabilite in conformitate cu prevederile STAS 863/85.

Traseul in profil longitudinal :

Linia rosie proiectata va asigura racordarea zonei existente cu cea propusa, tinand seama de grosimea structurii rutiere.

Daca prin asternerea straturilor asfaltice linia rosie se inalta, se va acorda o atentie deosebita scurgerii apelor, adoptandu-se solutii adecvate, astfel incat dispozitivele de scurgere sa preia atat apele de suprafata.

Traseul in profil transversal:

Profilul transversal al drumurilor nationale va avea o parte carosabila de 7.00m (2x3.50m) pentru drumurile cu o banda de circulatie pe sens si de 14.00m (2x7.00m) pentru drumurile cu doua benzi de circulatie pe sens.

Aceasta va fi incadrata de pe fiecare parte de acostamente cu latimea de 1.50 m, din care benzi de incadrare de 0.75 m cu aceeasi structura rutiera cu cea a partii carosabile si acostamente consolidate cu balast pe 15 cm grosime pe o latime de 0.75 m.

In cazul in care in la marginea partii carosabile vor fi realizate rigole betonate, acostamentul va fi executat din beton de 10cm grosime, asezat pe un strat de 7cm de nisip. Pantele transversale vor fi de 2.50% pentru partea carosabila si de 4.00% pentru acostamente. Convertirea sau suprainaltarea curbelor se vor face in conformitate cu STAS 863/85.

Structura rutiera:

Structura rutiera pentru drumurile nationale va avea urmatoarea alcatuire:

- 4cm strat de uzura din MAS16;
- 6cm strat de legatura din BAD22.4;
- 10cm strat de anrobat bituminos AB31.5;
- 20cm strat de fundatie superior din balast stabilizat;
- 30cm strat de fundatie inferior din balast;
- 15-20cm strat de forma.



Amenajare rampe la noile pasaje superioare sau inferioare la calea ferata.

În zonele unde nu este posibilă trecerea la nivel peste calea ferată, sau viteza de circulație și traseul în plan nu au permis acest lucru, se vor amenaja pasaje superioare sau inferioare la intersecția cu calea ferată.

Structura rutieră a rampelor și lățimea acestora, va fi în concordanță cu tipul de drum deviat. Astfel, dacă drumul care trebuie deviat este drum de interes local sau comunal, structura rutieră a pantelor va fi cea prezentată la capitolul 1 – drumuri de interes local sau comunale.

Pe același principiu, se va proiecta și în cazul celorlalte drumuri deviate.

Din punct de vedere al liniei roșii, se va încerca obținerea unor declivități maxime de 6%, între nivelul superior de pe pasaj și drumul existent în care se face racordarea.

În cazul în care această declivitate nu se poate obține, se va analiza posibilitatea lungirii rampelor, prin realizarea unor curbe în plan orizontal.

Pentru siguranța circulației, rampele vor fi încadrate de parapeti de protecție.

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, se vor realiza cășuri pe taluz, sau, în cazul pasajelor inferioare, cămine de colectare pentru îndepărtarea apelor colectate prin pompare sau gravitațional, spre emisarii din zonă.

Realizare drumuri noi și conectarea acestora la drumurile existente din zonă, pentru capetele tunelurilor de c.f.

Pentru asigurarea accesului auto și pietonal la capetele tunelurilor proiectate sau existente, se vor realiza drumuri noi de acces sau cele existente se vor reabilita.

Acestea vor face legătura între drumurile/caile de acces din zonă și zonele de organizare și întreținere de la capetele tunelurilor.

În plan, drumurile vor urmări pe cât posibil traseele existente, pentru evitarea exproprierii terenurilor, fapt ce ar putea întârzia începerea execuției lucrărilor.

Linia roșie proiectată va urmări linia actuală a terenului cu mici modificări, cu diferențe în ax pozitive aproximativ egale cu grosimea structurii rutiere + corecturile necesare, aplicate în așa fel încât pasul de proiectare prevăzut în STAS 863/65 să fie respectat.

Se va acorda o atenție deosebită scurgerii apelor, adoptându-se soluții adecvate, astfel încât dispozitivele de scurgere să preia atât apele de suprafață, cât și apele din zonele învecinate drumurilor.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

Profilul transversal al drumurilor de acces, va avea o latime de 5.00m.

Acesta va fi incadrat de acostamente de balast de 15 cm grosime si 50cm latime.

In cazul in care la marginea partii carosabile vor fi realizate rigole betonate, acostamentul va fi executat din beton de 10cm grosime, asezat pe un strat de 5cm de nisip.

Pantele transversale vor fi de 2.50% pentru partea carosabila si de 4.00% pentru acostamente.

Convertirea sau suprainaltarea curbilor se vor face in conformitate cu STAS 863/85.

Sistemul rutier pentru drumurile de acces, va fi urmatorul:

- 4cm strat de uzura din BA16 / BAPC16;
- 6cm strat de legatura din BAD22.4 / BADPC22.4;
- 15cm strat de fundate superior din piatra sparta;
- 20cm strat de fundatie inferior din balast;
- 20cm strat de forma.



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



2. SITUATIE PROIECTATA STATII

STAȚIA CRAIOVA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 248+760 (semnal intrare cap X) și km 250+949 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 36 linii, din care:

- fir I (L100), fir II (L100), Calafat L113 și P. Vulcănești (L101) sunt linii directe în stație;
- liniile 4-17 și 26-28 și linia Triaj sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia IB, în fața clădirii de călători;
- peron între linia II B și linia III B;
- peron la linia III B.

Liniile 1, II, III, 4, 5-17 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 18-25 și 26-28 și toate liniile racord ale stației se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

STAȚIA CERNELE

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 254+057 (semnal intrare cap X) și km 256+941 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 11 linii, din care:

- fir I (II) și fir II (III) sunt linii directe în stație;
- liniile 1-11, 4-8 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între linia 1 și linia II;
- peron la linia III.

Liniile 1, II, III, 4 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 9-11 și 5-8 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).



STAȚIA IȘALNITA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 260+910 (semnal intrare cap X) și km 263+800 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 18 linii, din care:

- liniile fir I (II) și fir II (III) sunt linii directe în stație;
- liniile 1, 4-16 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și linia II;
- peron la linia III.

Liniile 1, II, III, 4, 5, 6, 7, 8 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 9-19 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE COTOFENI

Viteza de circulație existentă este de 120 km/h.

Este amplasată între km 268+715 (semnal intrare cap X) și km 270+734 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- liniile fir I (III) și fir II (II) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabilitează cu materiale noi.

HALTĂ DE MIȘCARE RĂCARI

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 278+280 (semnal intrare cap X) și km 280+300 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 5 linii, din care:

- liniile fir I (II) și fir II (III) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL



- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și linia II;
- între linia III și linia 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabiliteaza cu materiale noi.

Linia 5 se reabiliteaza cu materiale recuperate din demontare (semibune).

STATIA FILIASI

Viteza de circulație proiectata este de 120 km/h.

Este amplasată între km 284+400 (semnal intrare cap X) și km 286+735 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 13 linii, din care:

- liniile fir I (II), fir II (III) și linia 1 (A/B/C) sunt linii directe în stație;
- liniile 4-10 sunt de primiri - expedieri.

Din statia Filiasi se desprinde racordul spre Tg. Jiu (linia 1 (A/B/C)).

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia I, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile I și linia II;
- peron la linia II;

Liniile I, II, III, 4 se reabiliteaza cu materiale noi.

Liniile 5-13 se reabiliteaza cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTĂ DE MIȘCARE GURA MOTRULUI

Viteza de circulație proiectata este de 120 km/h.

Este amplasată între km 291+335 (semnal intrare cap X) și km 293+435 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- liniile fir I (III) și fir II (II) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Din statia Gura Motrului se desprinde racordul spre Turceni.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și linia II;
- peron între linia III și linia 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabiliteaza cu materiale noi.

Racordul spre Turceni se reabiliteaza cu materiale recuperate din demontare (semibune).





HALTĂ DE MIȘCARE BUTOIEȘTI

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 297+910 (semnal intrare cap X) și km 300+100 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 5 linii, din care:

- liniile fir I (III) și fir II (II) sunt liniile directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primire – expediere.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și II;
- peron între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 4-5 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

STAȚIA STREHAIA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 308+600 (semnal intrare cap X) și km 311+344 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 7 linii, din care:

- liniile fir I (II) și fir II (III) sunt linii directe în stație;
- liniile 1, 4 și 5 sunt linii de primiri - expedieri.

Din stația Strehaia se desprinde racordul spre Motru.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și II;
- peron între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4, 5 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 6-7 și racordul spre Strehaia se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTĂ DE MIȘCARE CIOCHIUTA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 317+182 (semnal intrare cap X) și km 319+317 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:





- liniile fir I (II) și fir II (III) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și II;
- peron între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabiliteaza cu materiale noi.

STAȚIA TÂMNA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 323+725 (semnal intrare cap X) și km 325+770 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 5 linii, din care:

- liniile fir I (III) și fir II (II) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia 1, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile 1 și II;
- peron între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4 se reabiliteaza cu materiale noi.

Linia 5 se reabiliteaza cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE IGIROASA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 330+260 (semnal intrare cap X) și km 331+000 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 3 linii, din care:

- liniile fir I (I) și fir II (II) sunt linii directe în stație;

Din HM Igiroasa se desprinde racordul spre stația Prumisor Vechi.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia I, în fața clădirii de călători;
- peron la linia II.

Liniile 1, II, și linia racord spre Stația Prumisor Vechi se reabiliteaza cu materiale noi.



STATIA PRUNIȘOR NOUA

Viteza de circulație proiectată este de 160 km/h.

Este amplasată între km 339+200 (semnal intrare cap X) și km 341+830 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- liniile fir I (III) și fir II (II) sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- peron la linia I, în fața clădirii de călători;
- peron între liniile I și 2;
- peron între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4 se vor realiza cu materiale noi.

STATIA DROBETA TURNU SEVERIN Mf.

Viteza de circulație proiectată este de 80 km/h.

Este amplasată între km 353+037 (semnal intrare cap X) și km 357+055 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 11 linii, din care:

- liniile fir I (IV) și liniile II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1, 5 - 10 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele existente sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 2 și III.

Liniile 1, II, III, IV se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 5-10 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE DROBETA TURNU SEVERIN EST

Viteza de circulație proiectată este de 100 km/h.

Este amplasată între km 356+872 (semnal intrare cap X) și km 359+390 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 3 linii, din care:

- liniile I și II sunt linii directe în stație;
- linia 3 este linie de primire - expediere.

Liniile 1, II, și 3 se reabilitează cu materiale noi.



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL



STAȚIA DROBETA TR. SEVERIN

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 362+632 (semnal intrare cap X) și km 364+705 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 13 linii, din care:

- liniile 1 și 2 sunt linii directe în stație;
- liniile 3-8 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 2 și 4.

Liniile 1, 2, 3 și 4 se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 5-13 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE GURA VĂII

Viteza de circulație proiectată este de 100 km/h.

Este amplasată între km 371+010 (semnal intrare cap X) și km 372+575 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- linia II este linie directă în stație;
- liniile 0,1 și 3 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 0A, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile II și 3.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

HALTA DE MIȘCARE VÂRCIOROVA

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 379+000 (semnal intrare cap X) și km 380+676 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 3 linii, din care:

- linia II este linie directă în stație;
- liniile 1 și 3 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:





- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile II și 3.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA ORȘOVA

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 386+350 (semnal intrare cap X) și km 388+267 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 17 linii, din care:

- linia II este linia directă în stație;
- liniile 1, 3-8 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile II și 3.

Liniile 1, II, 3 și 4 din stație se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 5-17 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE VALEA CERNEI

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 392+173 (semnal intrare cap X) și km 393+965 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 7 linii, din care:

- linia I este linie directă în stație;
- liniile 2-5 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia I, în fața clădirii de călători;
- între liniile I și 2.

Liniile I, 2 și 3 din stație se reabilitează cu materiale noi.

Liniile 4-7 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).



HALTA DE MIȘCARE TOPLET

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 397+100 (semnal intrare cap X) și km 398+810 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 3 linii, din care:

- linia II este linie directă în stație;
- liniile 1 și 3 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile II și 3.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA BĂILE HERCULANE

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 404+250 (semnal intrare cap X) și km 405+342 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 2 linii, din care:

- linia I este linia directă în stație;
- linia 2 este linia de primire- expediere.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia I, în fața clădirii de călători;
- între liniile I și 2.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

HALTA DE MIȘCARE MEHADIA NOUĂ

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 405+868 (semnal intrare cap X) și km 407+603 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- linia I este linie directă în stație;
- liniile 2 și 3 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia I, în fața clădirii de călători;
- între liniile I și 2.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.





HALTA DE MIȘCARE MEHADIA VECHIE

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 408+332 (semnal intrare cap X) și km 409+577 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 5 linii, din care:

- linia I este linie directă în stație;
- liniile 2, 3 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia I, în fața clădirii de călători;
- între liniile I și 2.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA IABLANITA

Viteza de circulație proiectată este de 65 km/h.

Este amplasată între km 414+743 (semnal intrare cap X) și km 417+210 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 7 linii, din care:

- linia II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA CRUȘOVĂȚ

Viteza de circulație proiectată este de 65 km/h.

Este amplasată între km 421+628 (semnal intrare cap X) și km 425+176 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 6 linii, din care:

- liniile II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;



- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

HALTA DE MIȘCARE DOMAȘNEA CORNEA

Viteza de circulație proiectată este de 120 km/h.

Este amplasată între km 429+100 (semnal intrare cap X) și km 431+650 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 5 linii, din care:

- liniile II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1, 4 și 5 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

HALTA DE MIȘCARE TEREKOVA

Viteza de circulație proiectată este de 75 km/h.

Este amplasată între km 440+700 (semnal intrare cap X) și km 443+020 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 7 linii, din care:

- liniile II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.



STAȚIA ARMENIS

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 447+134 (semnal intrare cap X) și km 448+658 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 6 linii, din care:

- linia II este linia directă în stație;
- linia 3 este linie de primire- expediere.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile II și 3.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA SLATINA TIMIS

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 452+994 (semnal intrare cap X) și km 455+134 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 7 linii, din care:

- linia II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1, 4 și 5 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Liniile 1, II, III, 4, 6 și 7 din stație se reabilitează cu materiale noi.

Linia 5 se reabilitează cu materiale recuperate din demontare (semibune).

HALTA DE MIȘCARE VĂLIȘOARA

Viteza de circulație proiectată este de 100 km/h.

Este amplasată între km 459+577 (semnal intrare cap X) și km 461+586 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- liniile II și III sunt linii directe în stații;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL



- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.

STAȚIA BALTA SĂRATĂ

Viteza de circulație proiectată este de 70 km/h.

Este amplasată între km 468+675 (semnal intrare cap X) și km 470+781 (semnal intrare cap Y).

Stația are un dispozitiv de 4 linii, din care:

- liniile II și III sunt linii directe în stație;
- liniile 1 și 4 sunt linii de primiri - expedieri.

Peroanele proiectate sunt amplasate astfel:

- la linia 1, în fața clădirii de călători;
- între liniile 1 și II;
- între liniile III și 4.

Toate liniile din stație se reabilitează cu materiale noi.



3. LUNGIME UTILA PENTRU GARARE TRENURI DE 740 M

| STATIA | LINIE | LUNGIME UTILA (m) | | Observații |
|----------|---------------------|-----------------------|----------------------|--|
| | | Sens X (m) | Sens Y (m) | |
| Craiova | I | IA = 270 IB=668 | IB=668 IA=270 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatelor de cale 77 și 89. |
| | II | IIA = 315 IIB=530 | IIB = 530 IIA=315 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatelor de cale 73, 91 și 93. |
| | III (Vulcanesti) | IIIA =570 IIIB=343 | IIIB=343 IIIA=570 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatelor de cale 95 și 97. |
| | 4 | 4A = 444 4B=329 | 4B= 329 4A=444 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatului de cale 99. |
| | 5 | 823 | 823 | |
| | 6 | 803 | 803 | |
| | 7 | 817 | 817 | |
| | 8 | 816 | 816 | |
| | 9 | 777 | 777 | |
| | Cernele | 1 | 958 | 958 |
| II | | 1001 | 1001 | |
| III | | 881 | 881 | |
| 4 | | 834 | 834 | |
| 9 | | 807 | 807 | |
| Isalnita | 1 | 769 | 769 | |
| | III | 1127 | 1127 | |
| | 5 | 765 | 765 | |
| Cotofeni | 1 | 848 | 848 | |
| | II | 797 | 797 | |



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

| STATIA | LINIE | LUNGIME UTILA (m) | | Observații |
|---------------|-------|----------------------|--------------------|--|
| | | Sens X (m) | Sens Y (m) | |
| | III | 782 | 782 | |
| | 4 | 832 | 832 | |
| Racari | 1 | 795 | 795 | |
| | II | 744 | 744 | |
| | III | 743 | 743 | |
| | 4 | 793 | 793 | |
| Filiasi | II | IIA=653 IIB=425 | IIB=425 IIA=653 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatului de cale 17. |
| | III | 1039 | 1039 | |
| | 4 | 827 | 827 | |
| | 5 | 827 | 827 | |
| | 6 | 793 | 793 | |
| Gura Motrului | 1 | 765 | 765 | |
| | II | 765 | 765 | |
| | III | 874 | 874 | |
| | 4 | 817 | 817 | |
| Butoiesti | 1 | 915 | 915 | |
| | II | 911 | 911 | |
| | III | 911 | 911 | |
| | 4 | 960 | 960 | |
| Strehaia | 1 | 1A=428 1B=305 | 1B=305 1A=428 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatului de cale 27. |
| | II | 746 | 746 | |
| | III | 820 | 820 | |
| | 4 | 753 | 753 | |
| | 5 | 803 | 803 | |
| Ciochiuta | 1 | 756 | 756 | |
| | II | 756 | 756 | |
| | III | 756 | 756 | |



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

| STATIA | LINIE | LUNGIME UTILA (m) | | Observații |
|---------------------------|-------|----------------------|------------------|--|
| | | Sens X (m) | Sens Y (m) | |
| | 4 | 756 | 756 | |
| Tamna | 1 | 1A=604 | 1B=180 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatului de cale 23. |
| | | 1B=180 | 1A=604 | |
| | II | 790 | 790 | |
| | III | 789 | 789 | |
| | 4 | 789 | 789 | |
| Prunisor New | 1 | 923 | 923 | |
| | II | 873 | 873 | |
| | III | 873 | 873 | |
| | 4 | 923 | 923 | |
| Drobeta Turnu Severin Est | I | 918 | 918 | |
| | II | 983 | 983 | |
| | 3 | 915 | 915 | |
| Drobeta Turnu Severin | 2 | 2A=447 2B=515 | 2B=515 2A=447 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatelor de cale 14 si 16. |
| | 4 | 958 | 958 | |
| | 5 | 820 | 820 | |
| | 6 | 780 | 780 | |
| | 7 | 765 | 765 | |
| | 8 | 770 | 770 | |
| Gura Vaii | II | 796 | 796 | |
| | 3 | 765 | 765 | |
| Varciorova | 1 | 855 | 855 | |
| | II | 823 | 823 | |
| | 3 | 852 | 852 | |
| Orsova | 1 | 982 | 982 | |
| | II | 920 | 920 | |
| | 3 | 1041 | 1041 | |



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

| STATIA | LINIE | LUNGIME UTILA (m) | | Observații |
|--------------------|-------|----------------------|------------------|--|
| | | Sens X (m) | Sens Y (m) | |
| | 4 | 751 | 751 | |
| | 5 | 751 | 751 | |
| Valea Cernei | I | 835 | 835 | |
| | 2 | 923 | 923 | |
| | 3 | 795 | 795 | |
| Toplet | 1 | 797 | 797 | |
| | II | 819 | 819 | |
| | 3 | 794 | 794 | |
| Mehadia Noua | I | 929 | 929 | |
| | 2 | 815 | 815 | |
| | 3 | 815 | 815 | |
| Iablanita | 1 | 850 | 850 | |
| | II | 755 | 755 | |
| | III | 802 | 802 | |
| | 4 | 865 | 865 | |
| Crusovat | 1 | 1A=438 1B=489 | IB=489 1A=438 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatului de cale 13. |
| | II | 910 | 910 | |
| | III | 912 | 912 | |
| | 4 | 962 | 962 | |
| Domasnea Cornea | 1 | 930 | 930 | |
| | II | 881 | 881 | |
| | III | 881 | 881 | |
| | 4 | 840 | 840 | |
| | 5 | 750 | 750 | |
| Teregova | III | 745 | 745 | |
| | 4 | 745 | 745 | |
| Slatina Timis | 1 | 1A=557 1B=226 | IB=226 1A=557 | Gararea trenurilor mai lungi de 750 m. se va face pe A și B cu ocuparea aparatelor de cale 16 și 18. |
| | II | 846 | 846 | |



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în
Orient Coridorului / Est-Mediteraneană*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.B

| STATIA | LINIE | LUNGIME UTILA (m) | | Observații |
|--------------|-------|----------------------|---------------|------------|
| | | Sens X (m) | Sens Y (m) | |
| | III | 828 | 828 | |
| | 4 | 865 | 865 | |
| Valisoara | 1 | 783 | 783 | |
| | 4 | 783 | 783 | |
| Balta Sarata | 1 | 892 | 892 | |
| | II | 842 | 842 | |
| | III | 880 | 880 | |
| | 4 | 881 | 881 | |



Italferr SPA Asocierea - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

4. Situația trecerilor la nivel proiectate pe tronsonul Craiova – Caransebes

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|---------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | 10 |
| 1 | 253+018.87 | - | Craiova - Cernele | se desființeaza | | | | | |
| 2 | 260+829.40 | 260+830 | Cernele - Ișalnița | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 3 | 263+785.62 | 263+785 | Ișalnița | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 4 | 268+682.25 | 268+682 | Ișalnița - Coțofeni | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 5 | 272+538.02 | 272+538 | Coțofeni - Răcari | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 6 | 279+856.50 | 279+856 | Răcari | se menține | BAT | 120 | 2 | IV | dale elastice |
| 7 | 282+232.50 | 282+232 | Răcari - Filiași | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 8 | 284+130.00 | 284+130 | Răcari - Filiași | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 9 | 286+523.55 | 286+525 | Filiași | se menține | BAT | 120 | 2 | IV | dale elastice |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 10 | 288+752.15 | 288+880 | Filiași - Gura Motrului | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 11 | 292+811.00 | 292+945 | Gura Motrului | se menține | BAT | 120 | 2 | IV | dale elastice |
| 12 | 295+143.00 | 295+280 | Gura Motrului - Butoiești | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 13 | 296+610.00 | 296+610 | Gura Motrului - Butoiești | se menține | BAT | 120 | 2 | IV | dale elastice |
| 14 | 297+692.00 | 297+692 | Gura Motrului - Butoiești | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 15 | 301+090.00 | 301+215 | Butoiești - Strehaia | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 16 | 310+300.00 | 310+443 | Strehaia | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 17 | 311+615.00 | 312+370 | Strehaia - Ciochiuța | se menține | BAT | 120 | 2 | IV | dale elastice |
| 18 | 315+818.00 | 315+950 | Strehaia - Ciochiuța | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 19 | 317+560.00 | 317+687 | Ciochiuța | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|--------------------------------------|--|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 20 | 321+803.00 | 321+930 | Ciochiuța – Tâмна | se menține | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 21 | 333+087.00 | - | Igiroasa - Prunișor | ramane pe traseul existent (pe zona var.3) | IR | - | - | V | - |
| 22 | 335+260.00 | - | Prunișor | ramane pe traseul existent (pe zona var.3) | SAT | - | - | V | - |
| 23 | 342+478.00 | - | Garnita - Balota | ramane pe traseul existent (pe zona var.3) | SAT | - | - | V | - |
| 24 | 343+903.00 | - | Balota | ramane pe traseul existent (pe zona var.3) | SAT | - | - | V | - |
| 25 | 352+131.00 | - | Valea Alba - Drobeta Tr. Sv. Marfuri | ramane pe traseul existent (pe zona var.3) | SAT | - | - | V | - |
| 26 | 357+459.00 | 357+100 | Drobeta Est Noua | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 27 | 358+926.00 | 358+580 | Drobeta Tr. Sv. | Devine pasaj | | | | V | |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Ingerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | | | Marfuri - Drobeta Tr. Sv. EST | superior | | | | | |
| 28 | 363+165.00 | 362+810 | Drobeta Tr. Severin | se menține | BAT | 70 | 2 | III | dale elastice |
| 29 | 365+268.00 | 364+950 | Drobeta - Gura Văii | se menține | BAT | 100 | 2 | III | dale elastice |
| 30 | 365+977.00 | 365+620 | Drobeta - Gura Văii | se menține | BAT | 100 | 2 | III | dale elastice |
| 31 | - | 366+300 | Drobeta - Gura Văii | trecere nouă | BAT | 100 | 2 | V | dale elastice |
| 32 | 388+375.00 | 388+025 | Orșova | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 33 | 390+580.00 | 390+200 | Orșova - Valea Cernei | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 34 | 391+911.00 | 391+350 | Orșova - Valea Cernei | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 35 | 397+834.00 | 397+300 | Topleț | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 36 | 397+915.00 | 397+380 | Topleț | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 37 | 400+190.00 | 399+650 | Topleț - Băile Herculane | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 38 | 400+965.00 | 400+430 | Topleț - Băile Herculane | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 39 | 402+240.00 | 401+705 | Topleț - Băile Herculane | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 40 | 403+965.00 | 403+445 | Topleț - Băile Herculane | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 41 | 404+670.00 | 404+140 | Topleț - Băile Herculane | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 42 | 406+405.00 | 405+870 | Mehadia Nouă | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 43 | 407+884.00 | 407+350 | Mehadia Nouă | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 44 | 409+075.00 | 408+550 | Mehadia Veche | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 45 | 410+460.00 | 409+930 | Mehadia Veche - Iablanița | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 46 | 418+830.00 | 418+480 | Iablanița - Crusovat | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|----------------------------|--|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 47 | 421+750.00 | 421+450 | Iablanița - Crusovat | se menține | BAT | 54 | 2 | V | dale elastice |
| 48 | 424+549.00 | - | Crușovăț - Domașnea Cornea | se desființează (este în afara var.11) | | | | - | |
| 49 | 425+995.00 | - | Crușovăț - Domașnea Cornea | se desființează (este în afara var.11) | | | | - | |
| 50 | 426+720.00 | - | Crușovăț - Domașnea Cornea | se desființează (este în afara var.11) | | | | - | |
| 51 | - | 426+600.00 | Crușovăț - Domașnea Cornea | Trecere nouă pe var.11 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 52 | 427+502.00 | - | Crușovăț - Domașnea Cornea | se desființează (este în afara var.11) | | | | - | |
| 53 | 428+470.00 | 428+000.00 | Crușovăț - Domașnea Cornea | Trecere nouă pe var.11 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 54 | 429+020.00 | - | Crușovăț - Domașnea Cornea | se desființează (este în afara | | | | - | |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|-------------------------------|--|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | | | | var.11) | | | | | |
| 55 | - | 428+950.00 | Crușovăț – Domașnea Cornea | Trecere nouă pe var.11 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 56 | 431+428.00 | - | Domașnea Cornea | se desființează (este în afara var.11) | | | | V | |
| 57 | - | 431+400.00 | Domașnea Cornea | Trecere nouă pe var.11 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 58 | 432+851.00 | - | Domasnea Cornea - Poarta | se desființează (este în afara var.12) | | | | - | |
| 59 | - | 438+144.00 | Poarta - Teregova | Trecere nouă pe var.12 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 60 | - | 439+400.00 | Poarta - Teregova | Trecere nouă pe var.12 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 61 | - | 439+940.00 | Poarta - Teregova | Trecere nouă pe var.12 | BAT | 120 | 2 | V | dale elastice |
| 62 | 441+580.00 | - | Poarta - Teregova | se desființează (este în afara var.12) | | | | - | |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient Coridorului / Est-Mediteraneană

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A

| Nr. crt. | Poziție km ex | Poziție km pr | Între stațiile | Comparație cu situația existentă | Felul TN proiectat | Viteza proiectată pe c.f. (km/oră) | Număr semibariere proiectat | Clasa tehnică a drumului | Alcătuirea TN proiectat |
|----------|---------------|---------------|---------------------------|----------------------------------|--------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 63 | 450+245.00 | 449+360.00 | Armeniș - Slatina Timiș | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 64 | 456+403.00 | 455+530.00 | Slatina Timiș - Vălișoara | se menține | BAT | 65 | 2 | V | dale elastice |
| 65 | 459+110.00 | 458+230.00 | Slatina Timiș - Vălișoara | se menține | BAT | 100 | 2 | V | dale elastice |
| 66 | 460+936.00 | 460+054.00 | Vălișoara | se menține | BAT | 100 | 2 | V | dale elastice |
| 67 | 462+630.00 | 461+750.00 | Vălișoara - Balta Sărată | se menține | BAT | 100 | 2 | V | dale elastice |
| 68 | 466+358.00 | 465+500 | Vălișoara - Balta Sărată | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 69 | 468+679.00 | 467+800.00 | Vălișoara - Balta Sărată | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 70 | 469+761.00 | 468+900.00 | Balta Sărată | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 71 | 474+128.00 | 473+250 | Balta Sărată - Caransebeș | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |
| 72 | 474+630.00 | 473+800 | Balta Sărată - Caransebeș | se menține | BAT | 70 | 2 | V | dale elastice |



Italferr SPA Asocieria - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de fezabilitate pentru Reabilitarea liniei Craiova-Drobeta Feroviare Turnu Severin-Caransebeș, o parte în Orient
Coridorului / Est-Mediteraneană*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

E218.0.SF.00.SFF.XX.X.00.001.A



Italferr SPA Asociera - SC ISPCF SA - SC ITALROM Inginerie International SRL

Responsabilitatea cauzei privind ACEASTA publicație integrală Revine autorului.
Uniunea Europeana mentionate Nu este responsabila pentru in ingrijire Sunt module utilizate informațiile publicate.