



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

ANEXA 17

Linia cale ferata Craiova-Drobeta Turnu Severin- Caransebes

Consolidări proiectate



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Ingerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



1. Descriere intervenții de consolidari propuse in SF

Pe tronsonul Craiova – Caransebeș s-au proiectat următoarele tipuri de lucrări de consolidări:

Santuri ranforsate

Santurile ranforsate, executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren în spate, sunt necesare pentru protejarea săpăturilor efectuate la piciorul versantului stabil, colectarea și evacuarea apelor de suprafață de pe versanți și de pe platforma liniei c.f. sau a apelor de infiltrație de la piciorul taluzului, reducând volumul de săpături și al suprafeței ocupate.

Ziduri de sprijin de debleu

Zidurile de sprijin de debleu sunt necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în care nu se pot practica săpături cu taluze obișnuite, datorită pantei transversale mari a versanților, adâncimii mari a debleelor sau fenomenelor de instabilitate. Aceste ziduri se pot executa și în zone cu terenuri instabile, cu condiția încăstrării fundațiilor în teren stabil și a execuției prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, și cu măsuri speciale de sprijinire. În cazul în care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adâncime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

Ziduri de sprijin de rambleu

Zidurile de sprijin de rambleu din beton monolit, sunt necesare pentru susținerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferată amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecări. Aceste ziduri se pot executa și în zone cu terenuri instabile, cu condiția încăstrării fundațiilor în teren stabil și a execuției prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, și cu măsuri speciale de sprijinire. În cazul în care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adâncime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

Pentru anumite cazuri, unde a fost necesară folosirea fundațiilor de dimensiune redusă, și ziduri de înălțime mare (vezi Km 444+850-Km445+250), au fost propuse ancore de tip pasive care ar prelua o parte din împingerea a terenului, și permite reducerea sollicitărilor pe fundație.

Sprijinire cu coloane de beton armat simple sau cu tiranți

Această soluție de consolidare este recomandată atât pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cât și în cazul rambleelor înalte afectate de asemenea de fenomene de instabilitate.

Lucrarea de sprijinire constă din coloane de beton armat de diametru mare, dispuse pe un rând sau 2 rânduri în cazul versanților înalți și constituite de terenuri necoezive, la o distanță constantă față de axul c.f. proiectat. Coloanele sunt solidarizate la partea superioară cu grinda de beton armat. Coloanele se pot realiza distanțate sau secante, alternând coloanele de beton armat cu coloanele de beton simplu. În fața coloanelor se va executa un zid mască din beton armat.

La debleele cu adâncimi mari este necesară și dispunerea de ancore la lucrările de sprijinire.

Sprijinire taluz cu placi ancorate

Pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuie susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din placi ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton armat. Prefabricatele se ancorează în versant cu ancore tip bară plină în cazul în care terenul de



fundare este coeziv, sau cu ancore din bare goale in interior in cazul in care terenul de fundare este necoeziv.

Protecție versant cu plasa ancorata

In unele zone versanții prezintă căderi de stânci in urma fenomenelor de alterare naturala a suprafeței masivului (vânt, inghet - dezgheț ploi, poluare, etc.). In aceste condiții, pentru protecția impotriva caderii stancilor, se va executa indepartarea materialului degradat din masiv si o protectie a versantului cu plasa ancorata pe toata inaltimea afectata. Se vor folosi plase metalice din otel de inalta rezistenta. In cazul in care deasupra stanci este deluviu, sub plasa metalica se va aterne o membrana antierozionala tridimensionala. Pentru fixarea plasei, in cazul in care terenul de fundare este coeziv, se vor utiliza ancore tip bara plina. In cazul in care terenul de fundare este necoeziv pentru fixarea plasei se vor utiliza ancore din bare goale in interior.

Sisteme de protectie impotriva caderilor de stanci

In cazul desprinderii de blocuri de piatra de diferite marimi de pe versantii stancosi (existand in permanenta pericolul ca acestea sa intre in gabaritul caii ferate), se vor amplasa „sisteme tip bariera flexibila de protectie impotriva caderilor de stanci”. Acest sistem alcatuit din plasa de sarma, stalpi de sustinere, cabluri de sustinere a plasei si de ancorare a stalpilor, si ancore flexibile, protejeaza impotriva impactului produs de pietrele sau blocurile de roca aflate in cadere.

Pentru a asigura eficacitatea sistemului descris mai sus, este oportuna realizarea unui studiu detaliat, care permite identificarea masivelor periculoase in zonele potentiale de alunecare, a gradului de pericolozitate si a potentialelor traiectorii de deplasare a volumelor in cadere.

Cunoscand acesti parametri, se va putea identifica zona de interventie si dimensiunea consolidarea.

Protectie taluze cu plasa sudata ancorata si torcretata

Taluzele proiectate, cu inaltime mare si pericol de ravinare, avand panta mai mare de 1:1, se vor proteja cu o interventie constituita de un strat de protectie cu torcret, ancorat la taluz cu o plasa sudata si bare de ancorare pasiva . Interventia are rol antierozional. Se va realiza pe niveluri succesive de inaltime de maxim 6 m.

Protectie taluze cu georetele

Taluzele proiectate, cu inaltime mare si pericol de ravinare, avand panta 1:1.5, se vor proteja cu georetea tridimensionala si pamant vegetal in grosime de 5cm. Georetea are rol antierozional. Ea se va ancora in teren atat la partea superioara a taluzului cat si la cea inferioara.

Protectie taluze cu geocelule

Taluzele proiectate, cu inaltime mare si panta mai abrupte de 1:1.5, se vor proteja cu geocelule din polietilena de inalta densitate perforate, cu inaltimea de minim 15cm. Geocelulele asigura stabilitatea taluzului si il protejeaza impotriva eroziunilor. Geocelulele se vor fixa pe taluz cu ancore din otel beton care se infig in pamant. Atat la partea inferioara cat si la partea superioara, geocelulele se vor fixa cu ancore in dreptul fiecărei celule. Daca taluzul protejat este de inaltime mare, ca masura de siguranta, pe langa ancore, se vor utiliza tendoane.

In situatiile in care pe traseul nou sunt identificate **pamanturi lichefiabile cu grosimi ale straturilor mai mari de 6 m** se va lua urmatoarele masuri:



- injectarea straturilor de pamant prin metoda jet grouting; tehnologia jet-grouting reglementata prin norma europeana preluata ca standard roman SR EN 12716-2005, consta intr-un proces combinat de taiere, amestecare si cimentare a pamantului sau a rocilor alterate, cu ajutorul unui jet de înalta presiune; execuția începe prin realizarea unui foraj prin procedeul rotativ cu circulație, cu jet de apa, pana la atingerea adâncimii cerute pentru coloana; adâncimea unei coloane va depinde de înaltimea rambleului.

Pe tronsonul Craiova – Caransebeș s-au proiectat următoarele tipuri de lucrări de consolidări:

Santuri ranforsate

Santurile ranforsate, executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren in spate, sunt necesare pentru protejarea sapaturilor efectuate la piciorul versantului stabil, colectarea si evacuarea apelor de suprafața de pe versanți si de pe platforma liniei c.f. sau a apelor de infiltrație de la piciorul taluzului, reducând volumul de sapaturi si al suprafeței ocupate.

Ziduri de sprijin de debleu

Zidurile de sprijin de debleu sunt necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. in care nu se pot practica sapaturi cu taluze obisnuite, datorita pantei transversale mari a versanților, adâncimii mari a debleelor sau fenomenelor de instabilitate. Aceste ziduri se pot executa si in zone cu terenuri instabile, cu conditia incastrarii fundatiilor in teren stabil si a executiei prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, si cu masuri speciale de sprijinire. In cazul in care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adancime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rand sau doua de coloane de beton armat.

Ziduri de sprijin de rambleu

Zidurile de sprijin de rambleu din beton monolit, sunt necesare pentru sustinerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferata amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecari. Aceste ziduri se pot executa si in zone cu terenuri instabile, cu conditia incastrarii fundatiilor in teren stabil si a executiei prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, si cu masuri speciale de sprijinire. In cazul in care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adancime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rand sau doua de coloane de beton armat.

Sprijinire cu coloane de beton armat simple sau cu tiranti

Aceasta soluție de consolidare este recomandata atât pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. in cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cat si in cazul rambleelor înalte afectate de asemenea de fenomene de instabilitate.

Lucrarea de sprijinire consta din coloane de beton armat de diametru mare, dispuse pe un rând sau 2 randuri in cazul versantilor inalti si constituiti de terenuri necoezive, la o distanta constanta fata de axul c.f. proiectat. Coloanele sunt solidarizate la partea superioara cu grinda de beton armat. Coloanele se pot realiza distanțate sau secante, alternând coloanele de beton armat cu coloanele de beton simplu. In fata coloanelor se va executa un zid masca din beton armat.

La debleele cu adâncimi mari este necesara si dispunerea de ancore la lucrările de sprijinire.

Sprijinire taluz cu placi ancorate

Pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuiesc susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din placi ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton



armat. Prefabricatele se ancorează în versant cu ancore tip bara plină în cazul în care terenul de fundare este coeziv, sau cu ancore din bare goale în interior în cazul în care terenul de fundare este necoeziv.

Protecție versant cu plasa ancorată

În unele zone versanții prezintă căderi de stânci în urma fenomenelor de alterare naturală a suprafeței masivului (vânt, îngheț - dezgheț ploii, poluare, etc.). În aceste condiții, pentru protecția împotriva caderii stâncilor, se va executa îndepărtarea materialului degradat din masiv și o protecție a versantului cu plasa ancorată pe toată înălțimea afectată. Se vor folosi plase metalice din oțel de înaltă rezistență. În cazul în care deasupra stânci este deluviu, sub plasa metalică se va așterne o membrană antierozională tridimensională. Pentru fixarea plasei, în cazul în care terenul de fundare este coeziv, se vor utiliza ancore tip bara plină. În cazul în care terenul de fundare este necoeziv pentru fixarea plasei se vor utiliza ancore din bare goale în interior.

Sisteme de protecție împotriva căderilor de stânci

În cazul desprinderii de blocuri de piatră de diferite dimensiuni de pe versanții stâncoși (existând în permanență pericolul ca acestea să intre în gabaritul căii ferate), se vor amplasa „sisteme tip barieră flexibilă de protecție împotriva căderilor de stânci”. Acest sistem alcătuit din plasa de sarmă, stalpi de susținere, cabluri de susținere a plasei și de ancorare a stălpilor, și ancore flexibile, protejează împotriva impactului produs de pietrele sau blocurile de rocă aflate în cadere.

Pentru a asigura eficacitatea sistemului descris mai sus, este oportună realizarea unui studiu detaliat, care permite identificarea volumelor periculoase în zonele potențiale de alunecare, gradul de pericolozitate și traiectoriile potențiale de deplasare a masivelor în cadere.

Cunoscând acești parametri, se poate identifica zona de intervenție, și dimensiunea consolidării.

Protecție taluze cu plasa sudată ancorată și torcretată

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta mai mare de 1:1, se vor proteja cu o intervenție constituită de un strat de protecție din torcret, ancorat la taluz cu o plasa sudată și bare de ancoraj pasiv. Intervenția are rol antierozional. Se va realiza pe niveluri succesive de înălțime de maxim 6 m.

Protecție taluze cu georețele

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta 1:1.5, se vor proteja cu georețele tridimensionale și pământ vegetal în grosime de 5cm. Georețele au rol antierozional. Ele se vor ancora în teren atât la partea superioară a taluzului cât și la cea inferioară.

Protecție taluze cu geocelule

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pantă mai abruptă de 1:1.5, se vor proteja cu geocelule din polietilena de înaltă densitate perforate, cu înălțimea de minim 15cm. Geocelulele asigură stabilitatea taluzului și îl protejează împotriva eroziunilor. Geocelulele se vor fixa pe taluz cu ancore din oțel beton care se înfig în pământ. Atât la partea inferioară cât și la partea superioară, geocelulele se vor fixa cu ancore în dreptul fiecărei celule. Dacă taluzul protejat este de înălțime mare, ca măsură de siguranță, pe lângă ancore, se vor utiliza tendoane.

În situațiile în care pe traseul nou sunt identificate **pământuri lichefiabile cu grosimi ale straturilor mai mari de 6 m** se va lua următoarele măsuri:



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est-Mediterranean

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

injectarea straturilor de pamant prin metoda jet grouting; tehnologia jet-grouting reglementata prin norma europeana preluata ca standard roman SR EN 12716-2005, consta intr-un proces combinat de taiere, amestecare si cimentare a pamantului sau a rocilor alterate, cu ajutorul unui jet de înalta presiune; execuția începe prin realizarea unui foraj prin procedeul rotativ cu circulație, cu jet de apa, pana la atingerea adâncimii cerute pentru coloana; adâncimea unei coloane va depinde de inaltimea rambleului.

2. Distributia interventiilor de consolidare propuse in SF

Mai jos este data , in tabel, distributia interventiilor de consolidare, propuse in aceasta faza de Studiu de fezabilitate a proiectului . Interventiile sunt identificate de pozitiile kilometrice raportate la Fir I proiectat, si ulterior impartite in interventii prevazute pe latura dreapta si stanga a platformei feroviare.

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Ișalnița - Coțofeni	264+850-265+050	264+850	265+050	200	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	273+950-274+450	273+950	274+450	500	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	274+450-275+300	274+450	275+300	850	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	275+300-275+760	275+300	275+760	460	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	275+760-275+900	275+760	275+900	140	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	275+900-276+180	275+900	276+180	280	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Coțofeni - Răcari	276+180-276+350	276+180	276+350	170	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Răcari - Filiași	282+250-282+550	282+250	282+550	300	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Răcari - Filiași	284+120-284+750	284+120	284+750	630	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Strehaia - Ciochiuța	311+350-311+650	311+350	311+650	300	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Igiroasa - Prunișor Nouă	334+460-334+560	334+460	334+560	100	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Igiroasa - Prunișor Nouă	334+560-334+700	334+560	334+700	140	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Igiroasa - Prunișor Nouă	334+700- 334+750	334+700	334+750	50	/	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Igiroasa - Prunișor Nouă	334+750- 334+950	334+750	334+950	200	Piloti ancorati + taluz (2:3)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Igiroasa - Prunișor Nouă	334+950- 335+050	334+950	335+050	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Igiroasa - Prunișor Nouă	335+050- 335+075	335+050	335+075	25	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+820- 344+850	344+820	344+850	30	2 randuri piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+850- 344+950	344+850	344+950	100	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+950- 345+180	344+950	345+180	230	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Piloti forati + taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+180- 345+250	345+180	345+250	70	Piloti forati + taluz (2:3)	Piloti forati + taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+250- 345+260	345+250	345+260	10	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+660- 345+750	345+660	345+750	90	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+750- 345+900	345+750	345+900	150	Piloti forati + taluz (2:3)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+089- 352+120	352+089	352+120	31	Piloti forati + taluz (2:3)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+120- 352+260	352+120	352+260	140	Piloti forati + taluz (2:3)	Piloti forati + taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+260- 352+360	352+260	352+360	100	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Piloti forati + taluz (2:3)



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+360- 352+600	352+360	352+600	240	Piloti forati + taluz (2:3)	Piloti forati + taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+600- 352+750	352+600	352+750	150	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Piloti forati + taluz (2:3)
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+750- 352+780	352+750	352+780	30	2 randuri piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+780- 352+795	352+780	352+795	15	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	354+380- 354+950	354+380	354+950	570	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+500- 0+640	0+500	0+640	140	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 1:1
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+640- 0+700	0+640	0+700	60	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+700- 0+715	0+700	0+715	15	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+715- 0+720	0+715	0+720	5	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+798- 0+810	0+798	0+810	12	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloti	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+810- 0+830	0+810	0+830	20	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+830- 0+840	0+830	0+840	10	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+840- 0+880	0+840	0+880	40	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloti	Sant ranforsat



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+880- 0+900	0+880	0+900	20	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+900- 0+920	0+900	0+920	20	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+920- 0+940	0+920	0+940	20	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	3 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+940- 0+970	0+940	0+970	30	/	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+970- 0+980	0+970	0+980	10	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+980- 1+000	0+980	1+000	20	/	3 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+000- 1+010	1+000	1+010	10	/	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+070- 1+100	1+070	1+100	30	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloti	/
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+160- 1+210	1+160	1+210	50	/	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+310- 1+440	1+310	1+440	130	/	Piloti ancorati
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+500- 1+540	1+500	1+540	40	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	/
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+540- 1+560	1+540	1+560	20	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	/



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+610- 1+670	1+610	1+670	60	/	Piloti ancorati
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+670- 1+700	1+670	1+700	30	Piloti ancorati	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+700- 1+730	1+700	1+730	30	/	2 randuri piloti ancorati+taluz 2:3
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+755- 1+770	1+755	1+770	15	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	/
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+770- 1+780	1+770	1+780	10	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 ronduri de piloti	/
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+820- 1+840	1+820	1+840	20	/	Piloti ancorati
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+840- 1+960	1+840	1+960	120	/	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	1+980- 2+000	1+980	2+000	20	/	Sant ranforsat
Legatura Feroviaria cu Dudasu	2+000- 2+030	2+000	2+030	30	/	Piloti forati
Drobeta Est Nouă St.	359+326- 359+400	359+326	359+400	74	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Drobeta - Gura Văii	368+650- 368+750	368+650	368+750	100	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Drobeta - Gura Văii	368+850- 369+050	368+850	369+050	200	/	Plasa ancorata
Drobeta - Gura Văii	369+050- 369+450	369+050	369+450	400	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Drobeta - Gura Văii	369+750- 369+850	369+750	369+850	100	/	Protectie versant cu placi



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
						prefabricate (niveluri 2)
Drobeta - Gura Văii	370+950-371+180	370+950	371+180	230	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii Hm.	372+312-372+450	372+312	372+450	138	/	Plasa ancorata
Gura Văii - Vârciorova	372+827-373+350	372+827	373+350	523	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Gura Văii - Vârciorova	373+450-374+100	373+450	374+100	650	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	374+130-374+856	374+130	374+856	726	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	375+000-375+350	375+000	375+350	350	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	375+405-375+783	375+405	375+783	378	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 3)
Gura Văii - Vârciorova	375+866-376+977	375+866	376+977	111 1	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	377+070-377+845	377+070	377+845	775	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	377+930-378+053	377+930	378+053	123	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Gura Văii - Vârciorova	378+176-378+908	378+176	378+908	732	/	Protectie versant cu placi



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
						prefabricate (niveluri 1)
Gura Văii - Vârciorova	378+968- 379+157	378+968	379+157	189	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova Hm.	379+249- 379+300	379+249	379+300	51	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova Hm.	380+618- 380+976	380+618	380+976	358	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	381+209- 381+378	381+209	381+378	169	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	381+493- 381+540	381+493	381+540	47	Zid de sprijin din beton armat	Zid de sprijin din beton armat
Vârciorova - Orșova	381+575- 381+607	381+575	381+607	32	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	383+348- 383+620	383+348	383+620	272	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	383+689- 383+755	383+689	383+755	66	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	383+828- 384+100	383+828	384+100	272	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Vârciorova - Orșova	385+504- 385+800	385+504	385+800	296	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Ingerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Orșova St.	388+180- 388+211	388+180	388+211	31	Zid de sprijin din beton armat	Zid de sprijin din beton armat
Orșova - Valea Cernei	388+610- 388+797	388+610	388+797	187	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 2)
Orșova - Valea Cernei	388+942- 389+050	388+942	389+050	108	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Orșova - Valea Cernei	389+050- 389+150	389+050	389+150	100	/	Plasa torcretata
Orșova - Valea Cernei	389+150- 389+350	389+150	389+350	200	Zid de sprijin din beton armat + plasa ancorata	Plasa torcretata
Orșova - Valea Cernei	389+350- 389+450	389+350	389+450	100	Rigola prefabricata	/
Orșova - Valea Cernei	390+650- 390+788	390+650	390+788	138	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Orșova - Valea Cernei	391+850- 391+915	391+850	391+915	65	Zid de sprijin din beton armat	Rigola prefabricata
Orșova - Valea Cernei	391+915- 391+950	391+915	391+950	35	Plasa ancorata	Rigola prefabricata
Orșova - Valea Cernei	391+950- 392+150	391+950	392+150	200	Plasa ancorata	/
Orșova - Valea Cernei	392+150- 392+250	392+150	392+250	100	Plasa ancorata	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Valea Cernei - Topleț	395+850- 395+950	395+850	395+950	100	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Valea Cernei - Topleț	395+950- 396+150	395+950	396+150	200	Plasa ancorata	Zid de sprijin din beton armat
Valea Cernei - Topleț	396+250- 396+350	396+250	396+350	100	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti	/
Valea Cernei - Topleț	396+450- 397+050	396+450	397+050	600	Plasa ancorata	Zid de sprijin din beton armat



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Topleț Hm.	397+150- 397+180	397+150	397+180	30	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti
Topleț Hm.	397+180- 397+280	397+180	397+280	100	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Topleț - Băile Herculane	399+320- 399+360	399+320	399+360	40	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Topleț - Băile Herculane	399+360- 399+440	399+360	399+440	80	Piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Topleț - Băile Herculane	399+440- 399+610	399+440	399+610	170	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Topleț - Băile Herculane	399+750- 399+950	399+750	399+950	200	Rigola prefabricata	/
Topleț - Băile Herculane	400+050- 400+250	400+050	400+250	200	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Topleț - Băile Herculane	403+950- 404+150	403+950	404+150	200	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Băile Herculane St.	404+390- 404+570	404+390	404+570	180	Plasa ancorata	/
Băile Herculane St.	405+020- 405+110	405+020	405+110	90	Plasa ancorata	/
Băile Herculane St.	405+110- 405+280	405+110	405+280	170	Plasa ancorata	/
Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+750- 407+850	407+750	407+850	100	Plasa torcretata	/
Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+950- 408+050	407+950	408+050	100	Zid de sprijin din beton armat	
Mehadia Nouă - Mehadia Veche	408+250- 408+350	408+250	408+350	100	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti
Mehadia Veche St.	408+450- 408+540	408+450	408+540	90	Plasa ancorata	/
Mehadia Veche - lablanița	411+250- 411+480	411+250	411+480	230	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe 2 ronduri de piloti
Mehadia Veche - lablanița	411+580- 411+780	411+580	411+780	200	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti	/



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Mehadia Veche - lablanița	411+780- 412+100	411+780	412+100	320	Piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Mehadia Veche - lablanița	412+100- 412+150	412+100	412+150	50	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Mehadia Veche - lablanița	412+250- 412+827	412+250	412+827	577	Plasa ancorata	/
Mehadia Veche - lablanița	413+450- 413+550	413+450	413+550	100	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Plasa torcretata
Mehadia Veche - lablanița	413+550- 413+639	413+550	413+639	89	/	Plasa torcretata
Mehadia Veche - lablanița	413+880- 414+009	413+880	414+009	129	Plasa ancorata	/
Mehadia Veche - lablanița	414+091- 414+266	414+091	414+266	175	/	Plasa torcretata
lablanița St.	416+750- 416+850	416+750	416+850	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
lablanița - Crușovăț	419+450- 419+550	419+450	419+550	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
lablanița - Crușovăț	419+550- 419+650	419+550	419+650	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
lablanița - Crușovăț	419+650- 419+750	419+650	419+750	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
lablanița - Crușovăț	419+750- 419+850	419+750	419+850	100	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+240- 423+400	423+240	423+400	160	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+400- 423+450	423+400	423+450	50	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+550- 423+580	423+550	423+580	30	/	Taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+580- 423+600	423+580	423+600	20	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+600- 423+660	423+600	423+660	60	/	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+660- 423+700	423+660	423+700	40	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Crușovăț St.	423+700- 423+750	423+700	423+750	50	/	Taluz (2:3)
Crușovăț - Domașnea Cornea	428+050- 428+630	428+050	428+630	580	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Sant ranforsat +taluz (2:3)



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Crușovăț - Domașnea Cornea	428+850- 428+950	428+850	428+950	100	Taluz (2:3)	Taluz (2:3)
Domașnea Cornea Hm.	431+350- 431+420	431+350	431+420	70	Piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+650- 431+700	431+650	431+700	50	/	Taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+700- 431+850	431+700	431+850	150	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+480- 433+520	433+480	433+520	40	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+520- 433+550	433+520	433+550	30	/	Taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+850- 433+880	433+850	433+880	30	/	Taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+880- 433+980	433+880	433+980	100	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+980- 434+030	433+980	434+030	50	/	Taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+480- 434+550	434+480	434+550	70	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Piloti forati + taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+550- 434+565	434+550	434+565	15	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+950- 435+000	434+950	435+000	50	Sant ranforsat +taluz (2:3)	Piloti forati + taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+000- 435+180	435+000	435+180	180	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+180- 435+220	435+180	435+220	40	Piloti ancorati + taluz (2:3)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+220- 435+360	435+220	435+360	140	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+360- 435+407	435+360	435+407	47	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	436+686- 436+900	436+686	436+900	214	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Poarta Nou PdO	436+900- 436+980	436+900	436+980	80	Piloti ancorati + taluz (2:3)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Poarta Nou PdO	436+980- 437+250	436+980	437+250	270	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Poarta Nou PdO	437+450- 437+504	437+450	437+504	54	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Piloti ancorati + taluz (2:3)
Poarta Nou PdO	438+054- 438+120	438+054	438+120	66	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+460- 439+470	439+460	439+470	10	/	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+470- 439+550	439+470	439+550	80	Piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+550- 439+580	439+550	439+580	30	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Taluz (2:3)
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+580- 439+650	439+580	439+650	70	Piloti ancorati + taluz (2:3)	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+150- 440+221	440+150	440+221	71	2 randuri piloti ancorati + taluz (1:1)	Piloti forati + taluz (2:3)
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+530- 440+560	440+530	440+560	30	Piloti ancorati + taluz (2:3)	/
Teregova - Armeniș	444+450- 444+550	444+450	444+550	100	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe 2 ronduri de piloti
Teregova - Armeniș	444+550- 444+750	444+550	444+750	200	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti	/



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediterranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Teregova - Armeniș	444+850-445+250	444+850	445+250	400	Plasa ancorata	Zid de sprijin ancorat
Teregova - Armeniș	445+250-445+550	445+250	445+550	300	Plasa ancorata	/
Teregova - Armeniș	445+550-445+650	445+550	445+650	100	Plasa ancorata	/
Teregova - Armeniș	445+850-445+950	445+850	445+950	100	/	Plasa ancorata
Teregova - Armeniș	446+250-446+550	446+250	446+550	300	/	Protectie versant cu placi prefabricate (niveluri 1)
Armeniș St.	448+360-448+460	448+360	448+460	100	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Armeniș St.	448+460-448+560	448+460	448+560	100	Taluz (2:3)	/
Armeniș St.	448+560-448+850	448+560	448+850	290	Plasa ancorata	/
Armeniș - Slatina Timiș	448+850-448+880	448+850	448+880	30	Plasa ancorata	/
Armeniș - Slatina Timiș	448+880-448+950	448+880	448+950	70	Plasa ancorata	Sant ranforsat +taluz (2:3)
Armeniș - Slatina Timiș	448+950-448+980	448+950	448+980	30	Plasa ancorata	/
Armeniș - Slatina Timiș	449+650-449+950	449+650	449+950	300	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Armeniș - Slatina Timiș	450+285-450+350	450+285	450+350	65	Plasa ancorata	Plasa ancorata
Armeniș - Slatina Timiș	450+750-450+820	450+750	450+820	70	Taluz (2:3)	/
Armeniș - Slatina Timiș	450+820-450+950	450+820	450+950	130	Plasa ancorata	/
Armeniș - Slatina Timiș	450+950-451+150	450+950	451+150	200	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Armeniș - Slatina Timiș	451+350-451+550	451+350	451+550	200	Taluz (2:3)	/
Armeniș - Slatina Timiș	451+850-451+950	451+850	451+950	100	Sant ranforsat +taluz (2:3)	/
Balta Sărată - Caransebeș	471+650-471+750	471+650	471+750	100	Piloti forati + taluz (2:3)	/
Balta Sărată - Caransebeș	473+750-473+850	473+750	473+850	100	/	Palplanse metalice



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebes, parte a
Coridorului Orient/Est-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Intre statiile	Interval	kmi	kmf	L [m]	Stinga	Dreapta
Balta Sărată - Caransebeș	473+850- 473+950	473+850	473+950	100	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti+amenagar e
Balta Sărată - Caransebeș	473+950- 474+046	473+950	474+046	96	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloti+amenagar e
Prunișor Nouă St.	340+200- 340+600	340+200	340+600	400	Jet grouting	



Asocierea Italferr S.P.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International SRL

Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.