



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 19b

### Poduri si Podete proiectate



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.



## 1. Descriere Opere de Arte propuse in SF- Poduri , podete, si pasaj

**Ținând cont de faptul că** toate soluțiile propuse ( Alternative), în ceea ce privește interferența cu traseul existent, sunt compuse esențial dintr-o combinație de 3 tipologii de traseu:

- Traseu proiectat care se suprapune celui existent (cale simplă sau dublă)
- Traseu proiectat în imediata vecinătate a celui existent ( cazul dublării liniei)
- Traseu proiectat în variantă la cel existent (deviat de la traseul actual)

Soluțiile proiectului propuse pentru realizarea lucrărilor de artă vor ține cont de problemele care pot fi întâlnite pe alternativa aleasă (alt.2)

E clar că, pentru a ține cont de eventualele interferențe cu traseul existent, și pentru a asigura menținerea în funcțiune ( chiar și la regim redus), a circulației trenurilor, condițiile de alegere a tipurilor de structuri din acest p.d.v., vor fi dictate de cazurile în care traseul nou realizat se suprapune sau se învecinează cu cel vechi.

Evident, alegerea tipului de structură de realizat, și ne referim acum la anumite caracteristici care nu au de-a face cu interferențele menționate mai sus, va fi dictată și de alți parametri, cum ar fi dimensiunile și caracteristicile obstacolelor traversate, care determină deschiderea/ numărul de deschideri, cât și tipologia definitivă a tablierului.

Acestea fiind spuse, se încearcă în cele ce urmează identificarea, și pe baza experienței lucrărilor anterioare, a tipologiei de poduri și podete, care se vor adapta pe cât posibil la condițiile zonei și la etapele de execuție prevăzute.

### Podete

- **Podete din elemente prefabricate din beton** (de tip cadru, dale, sau in arc în funcție de mărimea deschiderii), montate în săpătură deschisă cu ajutorul macaralei pe o fundație din beton ne armat (cu grosimea până la 1.50m), prin intermediul unui strat de mortar de nivelare ( până la 3 cm) .

*Principalele avantaje ale podetelor alcătuite din elemente prefabricate, sunt:*

- Durată de execuție redusă, comparativ cu cele monolite;
- Datorită procesului tehnologic de execuție în atelier (în general pentru orice tip de prefabricat), se obțin produse din beton de calitate superioară ce conduc la obținerea unor elemente geometrice de dimensiuni reduse, comparativ cu cele monolite, fapt ce generează într-o anumită măsură economii de material;
- Consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse, comparativ cu cele necesare realizării unui podețmonolit;
- Calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;

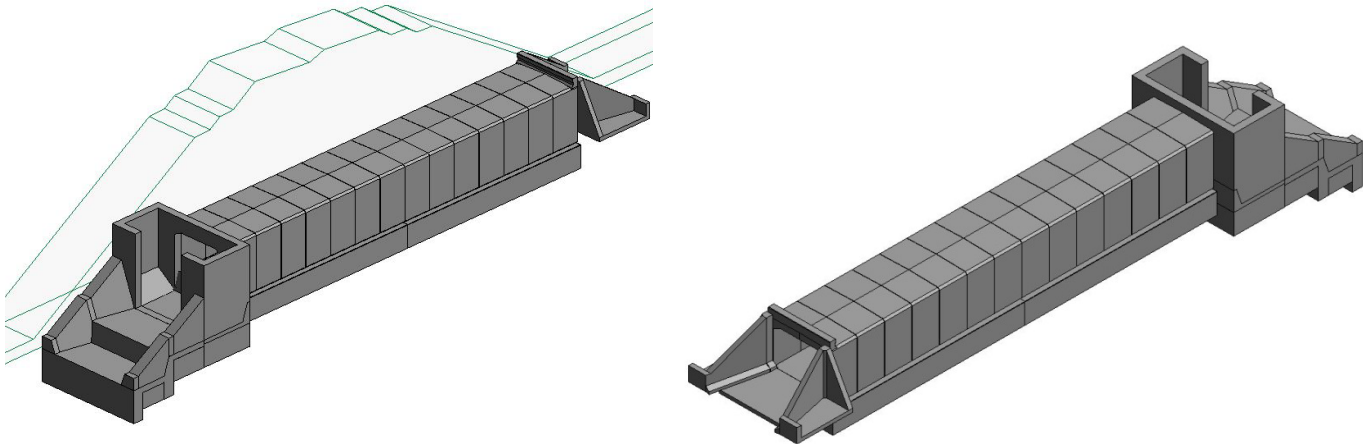


Figura 1 - Exemplu de podețe din elemente prefabricate (cadre și aripile)

- **Podețe monolite din beton armat.**

Podețele monolite sunt similare cu cele din cadre prefabricate, principalele deosebiri fiind eliminarea fundației și a rosturilor transversale, și vor fi utilizate acolo unde condițiile terenului nu permit utilizarea elementelor prefabricate (ez. Deschideri de peste 3m, sau ramblee înalte, etc)

*Principalele avantaje ale acestor structuri sunt:*

- Realizarea unor structuri continue (ce elimină dezavantajele generate de prezența rosturilor transversale menționate anterior);
- Nu necesită o fundație suplimentară;
- Se pot adapta la condițiile impuse din amplasament, rezultând o geometrie optimă. Cu alte cuvinte, podețele monolite conduc la optimizarea costurilor de execuție și mentenanță, prin eficientizarea formei secțiunii podețului în funcție de lumina minimă necesară și înălțimea rambleului;
- Niciuna din etapele de realizare nu necesită prezența macaralelor;
- Costuri de transport reduse, comparativ cu elementele prefabricate;

În partea desenată a prezentei anexa, podețele propuse sunt aproape exclusiv constituite de elemente rectangulare prefabricate (tip C1, C2 și C3). În propunerea acestui tip de soluție s-a ținut cont de toate variabilele ce pot influența și determina alegerea optimă, între care, pe lângă avantajele amintite, și disponibilitatea în teren (sunt ușor reperabile pe tot teritoriul Roman), cât și accesibilitatea în teren unde vor fi montate.

În ceea ce privește Fazele de Execuție, trebuie să ținem cont de faptul că, în cazul în care traseul proiectat e paralel învecinat sau suprapus cu cel existent, ne vom confrunța cu variabilă temporală,



care duce la soluții de tip prefabricat. Această se datorează faptului că prefabricatele permit reducerea semnificativă a timpilor de realizare, și în consecință : pe de o parte reducerea dificultăților legate de reducerea/întreruperea traficului în linie, și pe de altă parte reducerea costurilor de închiriere a podurilor provizorii și a palplanselor, care vor fi necesare în majoritatea cazurilor pentru a asigura desfășurarea circulației (chiar și la regim redus), în condiții de siguranță.

Acolo unde analiza pentru optimizare a recomandat evitarea utilizării elementelor prefabricate, s-a optat pentru soluția monolită.

### **Poduri si pasaje**

În propunerile continute în proiectul ilustrativ, criteriile care au determinat alegerile pot fi sintetizate în următoarele variabile principale:

- An de construcție și stare de conservare
- Interferența între traseul existent și cel propus
- Adaptare la standardele în vigoare

Acolo unde necesitățile de adaptare pentru a satisface cerințele amintite sunt disproporționate față de beneficiul obținut, s-a optat pentru demolare și reconstrucție.

Acestea fiind spuse, se specifică în plus că, pentru același domeniu de deschideri se poate opta pentru diferite soluții tehnice (alcătuiți constructive), alegerea soluției depinzând pe lângă criteriul economic și de mai mulți factori impuși de condițiile particulare din teren, cum ar fi:

- Mărimea obstacolului traversat, inclusiv influența prezenței infrastructurilor în albia minoră, din punct de vedere al regimului de scurgere, acest aspect fiind coroborat și cu gradul de complexitate privind execuția lucrărilor în albia minoră și nu în ultimul rând cu costurile ce le implică execuția lucrărilor definitive și temporare în albia minoră;
- Dimensiunile de gabarit, în cazul pasajelor inferioare, această condiție fiind determinantă pentru stabilirea înălțimii de construcție;
- Restricțiile din amplasament, privind montajul suprastructurilor;
- Respectarea condițiilor de confort a pasagerilor, impuse prin SR EN 1991-2:2005. Aceste condiții sunt influențate de viteza de circulație și modul de realizare a căii pe pod;
- Disponibilitate și cunoașterea specificațiilor tehnologiilor de execuție și criterii cerute, pe teritoriul Românesc.

*Mărimea obstacolului traversat.*

În cazul văilor adânci (cazul viaductelor) se va ține cont ca lungimea podului să rezulte din condiția înălțimii terasamentelor la capete (costul realizării terasamentului de la capetele



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

viaductului să nu fie mai scump decât cel pentru viaduct), iar în cazul intersecției căii de comunicație cu ape curgătoare (indiferent de regimul de curgere permanent/semipermanent), la stabilirea mărimii deschiderii s-a ținut cont de valoarea debitului cu probabilitatea de revenire de 1%, furnizat de către INHGA. Reamintim faptul că tronsonul de cale ferată, ce face obiectul prezentului proiect, Caransebeș-Arad, conform STAS 4273/83 se încadrează în clasa II de importanță (din punct de vedere al construcțiilor hidrotehnice).

Un alt aspect important legat de obstacolul traversat îl reprezintă unghiul de intersecție dintre axa căii și obstacolul traversat.

În cazul traversării unui râu, se va avea în vedere ca infrastructura podului să fie executată pe cât posibil în albia majoră, (ceea ce presupune traversarea albiei minore cu o deschidere principală, urmând ca pentru traversarea albiei majore să fie executate viaducte de acces). Pilele vor fi executate cu avantbec și arierbec și se vor poziționa astfel încât sistemul de axe a pilelor să fie ortogonal pe direcția de scurgere și maluri.



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.



### Dimensiunile de gabarit

La stabilirea mărimii deschiderii podului, numărului de deschideri precum și a înălțimii de construcție, se va ține cont de prevederile din STAS 2924-91. Astfel, în funcție de categoria drumului, respectiv a stăzii intersectate, au rezultat poziția culeelor și eventual numărul pilelor, precum și înălțimea maximă de construcție impusă de niveleta căii și linia roșie a

drumului. Tot legat de acest aspect ținem să precizăm faptul că a fost analizat și modul de asigurare a scurgerii apelor pluviale.

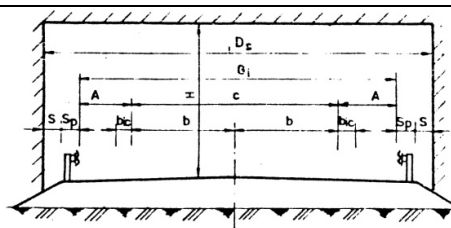


Fig. 15

Tabelul 15

Denumire	Elemente de gabarit								
	A	b	b/c	c	Sp	S	Gi	Ds	H
DN cu 2 benzi destinate circulației internaționale din cl. tehn. III	2,50	3,50	0,50	7,00	0,50	0,50	12,00	14,00	5,00
DN și DJ cu 2 benzi din clasa tehnică III și IV	1,00	3,50	0,50	7,00	0,50	0,50	9,00	11,00	5,00
DC și DE din categoria tehnică I	0,75	3,00 (2,75)	-	6,00 (5,50)	0,50	0,50	7,50 (7,00)	9,50 (9,00)	5,00

Figura 2 - Stabilirea mărimii deschiderii și respectiv a lungimii pasajelor (în cazul intersectării drumurilor)

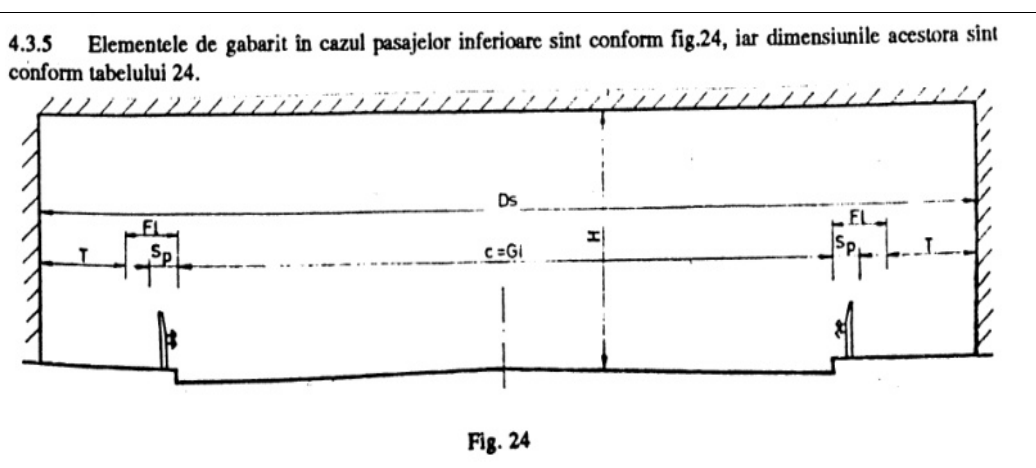


Fig. 24

Figura 3





Tabloul 24

Categoria străzii	Elemente de gabarit					
	e-GI	Fl	Sp	T	Ds	H
Străzi de categoria I	21,00	0,50...2,00	0,50	1,00...5,00	24,00...35,00	5,00
Străzi de categoria II	14,00	0,50...1,50		1,00...4,00	17,00...25,00	
Străzi de categoria III	7,00	0,50...1,50		1,00...3,00	10,00...16,00	
	6,00				9,00...15,00	
Străzi de categoria IV	3,50	0,50		1,00;1,50	6,50;7,50	
	3,00				6,00;7,00	

Figura 4 - Stabilirea mărimii deschiderii și respectiv a lungimii pasajelor (în cazul intersectării străzilor)

### Restricțiile din amplasament privind montajul suprastructurilor

Restricțiile din amplasament definesc criteriile privind stabilirea tehnologiei de execuție și totodată a mărimii deschiderilor. Spre exemplu, în cazul râurilor mari cu albie bine conturată și adâncă, cu regim de curgere permanent, la care nivelul etiajului este unul însemnat (peste 5m adâncime) și cu viteze de scurgere apreciabile ce favorizează producerea afuiierilor locale și generale (sau cazul albiilor instabile), este de preferat să se evite construirea unei pile în albia minoră. În ceea ce privește tehnologia de execuție este foarte important că bugetul alocat realizării lucrărilor temporare (necesare execuției lucrărilor definitive) să nu depășească mai mult de 25% din cel alocat pentru lucrările definitive.

De un interes deosebit, ținând cont de debitul și natură cursurilor de apă implicate în proiect (Se amintește pentru exemplificare că în zona Orșova, rețeaua de cale ferată în discuție întâlnește Dunărea în diverse puncte ale traseului), poate fi considerarea tehnologiei de lansare prin împingere, care permite reducerea la minim a numărului de pile de realizat în albie, eliminarea structurilor de sprijin provizorii, și minimizarea problematicilor eventualelor perioade de întrerupere a lucrărilor legate de debite maxime.



Figura 5: Exemplu de lansare prin împingere a tablierului de cale ferata in situatia de nivel ridicat al apelor ( raul Po Italia)

### Respectarea condițiilor de confort a pasagerilor, impuse prin SR EN 1991-2:2005

Cadrul șină-traversă este primul ansamblu supus acțiunii dinamice a convoaielor feroviare, motiv pentru care modul de alcătuire și starea tehnică a acestuia, influențează în mod apreciabil comportamentul elementelor principale de rezistență ale podului pe parcursul exploatării.

Soluția clasică de montare a căii pe pod, cea cu cale deschisă (cadrul șină-traversă reazemă direct pe lonjeroane), prezintă următoarele dezavantaje:

- Manifestarea accentuată a fenomenului de oboseală la grinzile căii. În fapt, verificarea la oboseală reprezintă principalul criteriu de dimensionare a secțiunii longeronilor. În ceea ce privește grinzile principale, fenomenul de oboseală are o influență mai redusă;
- Elasticitatea căii pe pod este dată de elasticitatea grinzilor căii și în final a grinzilor principale;
- Este zgomotoasă și produce disconfort atât pasagerilor cât și riveranilor (în cazul podurilor amplasate în vecinătatea zonelor locuite).

În vederea eliminării acestor inconveniente menționate anterior se impune adoptarea soluțiilor de realizare a căii continue, pe prism de piatră spartă. În acest scop, pentru susținerea prismeii căii, s-





a optat pentru prevederea unei cuve de balast care poate fi executată fie din beton armat, fie din metal.

În general, cuvele din beton armat sunt folosite în cazul podurilor cu deschideri mici și medii, iar cuvele metalice se folosesc în cazul podurilor mari și foarte mari ( $L > 80\text{m}$ ), chiar dacă în realitate utilizarea cuvei de balast din beton se poate face și pentru aceste lungimi (poduri cu deschidere până la 80 m), cu avantajul că nu trebuie realizat tablierul în uzina și nu este necesar transportul în șantier. În scopul micșorării greutății suprastructurii și în faza de lansare se poate utiliza un cofraj metalic pierdut în locul predalei clasice, fără a afecta rezultatul obținerii unei plăci de conlucrare de dimensiuni adecvate în faza de exploatare ( vezi imagini )

În mod curent, cuva din beton armat este proiectată să conlucreze cu structura metalică, dat fiind avantajul obținerii unei secțiuni compuse ce conduce la obținerea unei înălțimi de construcție reduse. Conlucrarea dintre cuvă și elementele structurale (grinzile principale în cazul tablierelor cu cale sus și grinzile căii în cazul tablierelor cu cale jos), este realizată prin intermediul unor conectori (gujoane elastice Nielsen sau conectori rigizi).

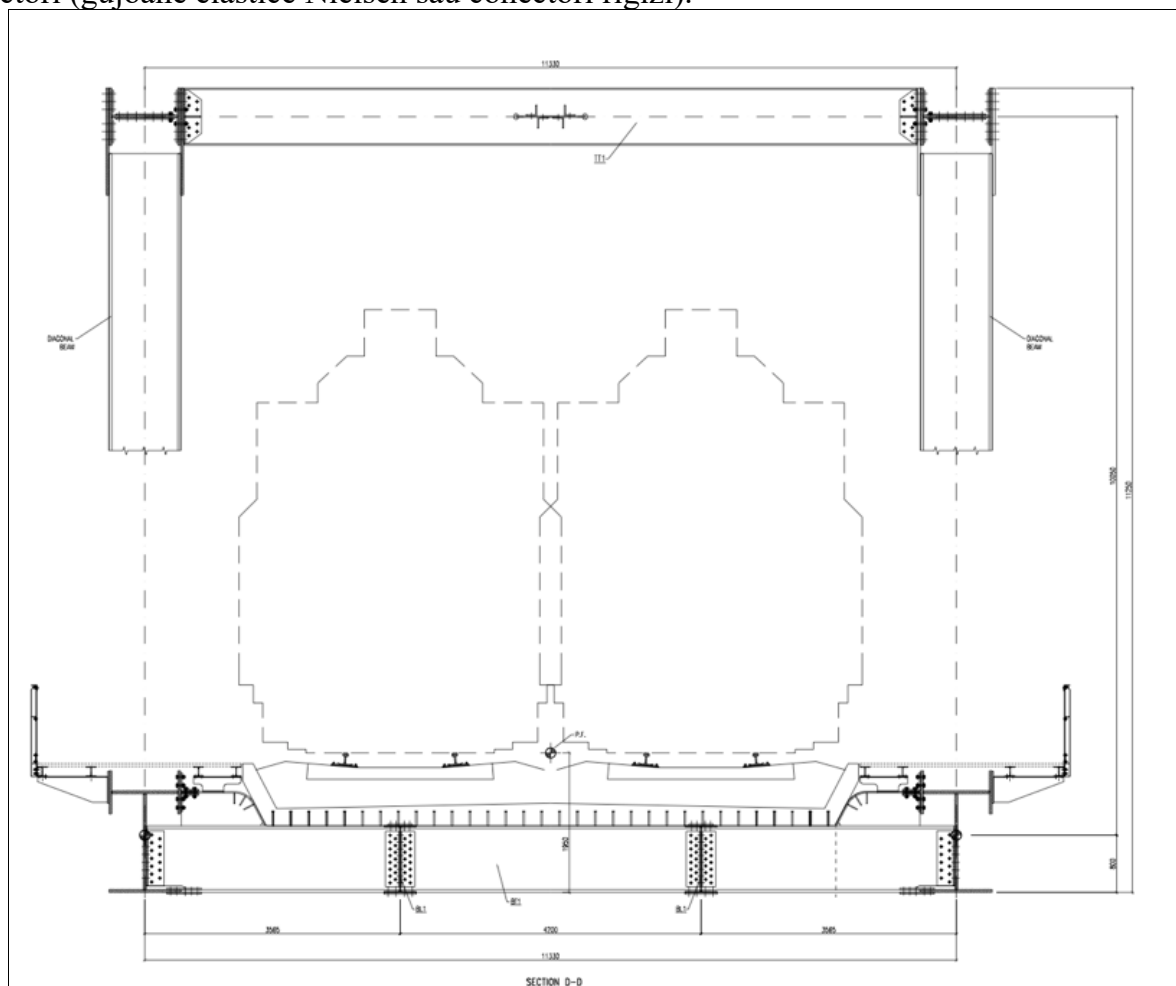


Figura 6 - Exemple de tablier cu cuvă din beton pod peste Mures L=110m

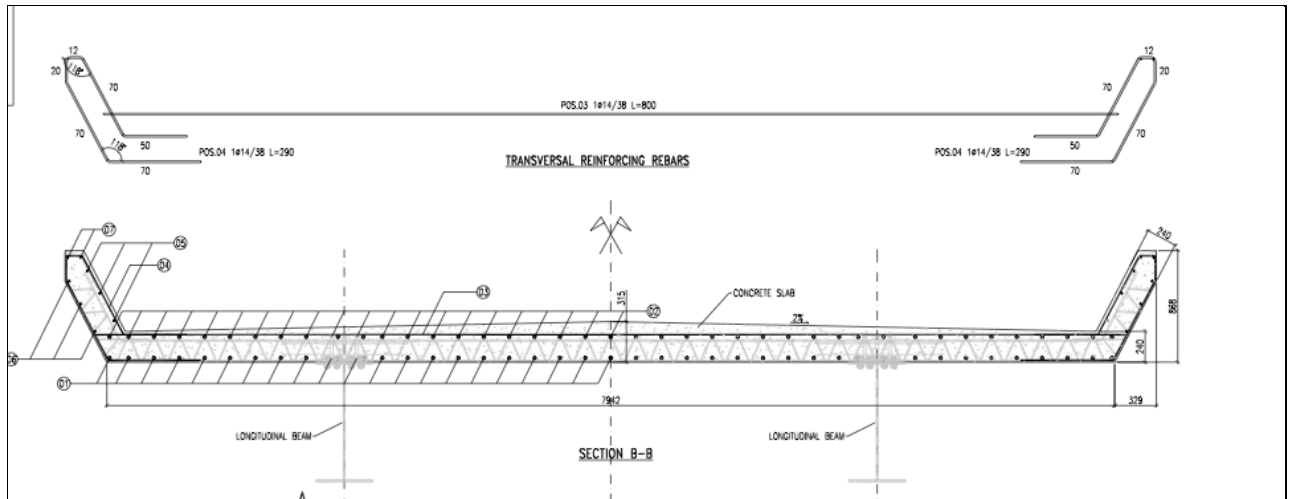


Figura 7 - Exemplu de tablier cu cuvă din beton cu esafodaj metalic pierdut

Avantajele adoptării soluției cu cuvă de balast (din beton armat sau metal) sunt următoarele:

- Reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală;
- Repartizarea eforturilor provenite din convoi;
- Eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii la podurile amplasate în curbă;
- Oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu;
- Oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal;
- Elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament;
- Atenuarea în mod semnificativ a zgomotului;

Prin aspectele menționate anterior, putem concluziona faptul că, prin înlocuirea căii deschise, cu cale pe prism de piatră spartă, se îmbunătățește comportamentul structural la acțiuni dinamice, permițând astfel o creștere a vitezei de transport și totodată a condițiilor de confort pentru pasageri.

În vederea stabilirii soluției tehnice optime, pentru construcția podurilor, au fost analizate următoarele tipuri de suprastructuri:



Poduri cu deschideri mici ( $5m < L < 35m$ ).

- **Grinzi metalice înglobate în beton (GMIB).** Tablierele GMIB sunt structuri mixte, oțel-beton, realizate din grinzi metalice laminate sau sudate, dispuse juxtapus, ce conlucrează (prin aderența) cu masa de beton turnat monolit care înglobează grinzile. Confinarea betonului între grinzi este realizată prin intermediul etrierilor, iar pentru preluarea încovoierii transversale și a torsiunii la partea inferioară a grinzilor se prevăd armături continue (în inimile grinzilor se practică găuri coliniare, amplasate la cca. 50mm deasupra cordonului de sudură sau a zonei de racordare în cazul laminatelor). Pentru asigurarea poziției grinzilor pe durata turnării betonului se montează distanțieri atât pe reazem cât și în câmp. Din punct de vedere structural tablierele GMIB sunt similare dalelor cu reazemare pe două laturi.

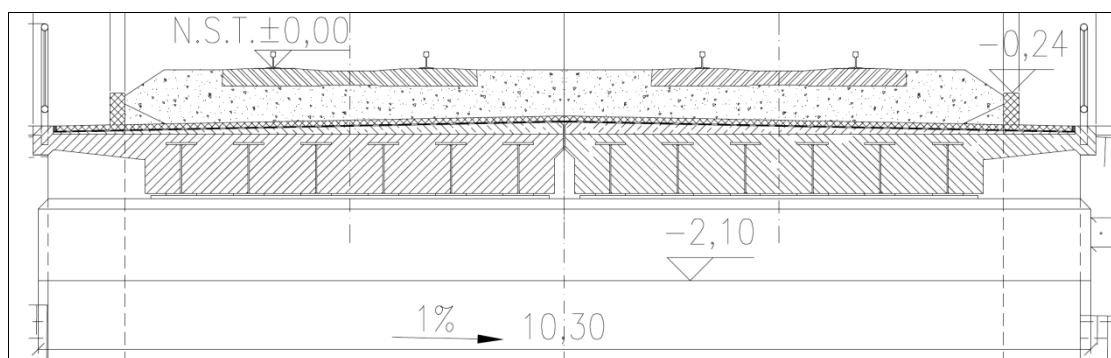


Figura 8 - Exemple de tabliere cu grinzi metalice înglobate

*Principalele avantaje ale tablierelor de tip DGMIB:*

- Înălțime de construcție redusă;
- Posibilitatea realizării tablierului fără eșafodaje, acest avantaj fiind unul esențial în cazul realizării pasajelor inferioare peste artere circulante;
- Suprafață de cofrare redusă (există posibilitatea eliminării complete a cofrajelor, prin adoptarea elementelor prefabricate);
- Rigiditate mare a structurii, fiind o structură ideală în cazul liniilor de mare viteză;
- Durabilitate mare;
- Ușor de executat;
- Costuri de mentenanță reduse;
- Comportament bun la oboseală;



- **Grinzi cu inimă plină cu cale jos, cu cuvă de balast GIPCJ.** In acest tip de structura susținere a căii se realiza cu antretoaze dese (cca. 2m) în conlucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă. Aceste tabliere reprezintă o alternativă, din punct de vedere al înălțimii de construcție, la tablierele de tip GMIB.

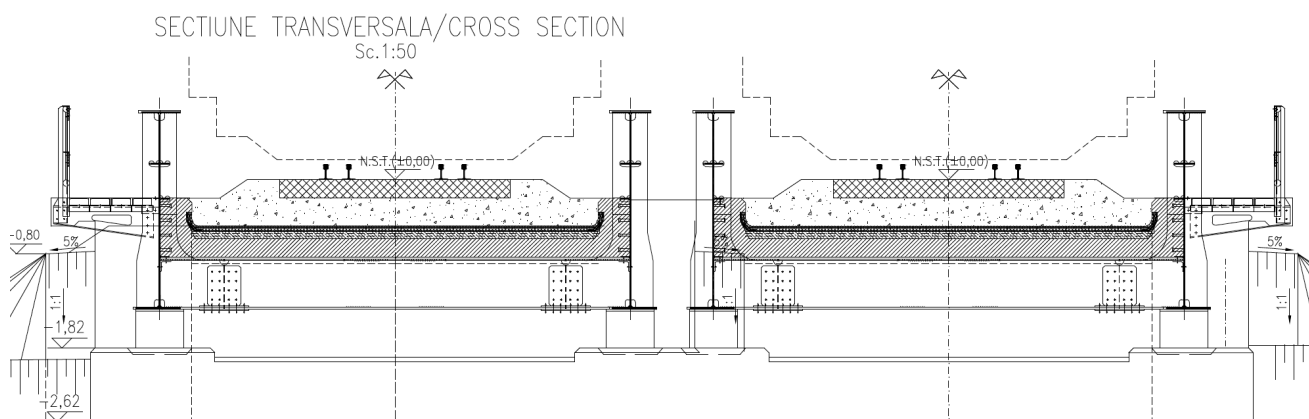


Figura 9 - Exemple de tabliere cu grinzi Inima Plina cale jos

*Principalele avantaje ale tablierelor de tip GIPCJ:*

- Înălțime de construcție redusă, cu tot avantajele pentru gabarit ;
- Posibilitatea realizării fără eșafodaje, acest avantaj fiind unul esențial în cazul realizării pasajelor inferioare peste artere circulante;
- Greutate proprie redusă comparativ cu structuri tip GMIB;
- Ușor de executat;



- **Grinzi cu zăbrele cu cale jos GZCJ cu cuvă de balast din beton.** În acest tip de structura, soluția de susținere a căii se realizează cu antretoaze dese (cca. 2m) în conlucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă. La aceste tipuri de suprastructuri, se pot dispune și grinzi longitudinale (similare lonjeronilor), cu scopul limitării eforturilor de întindere din dală, generate de încovoierea generală.

*Principalele avantaje ale tablierelor de tip GZCJ:*

- Acoperă o gamă foarte largă de deschideri (poduri medii, mari și foarte mari)
- Înălțime de construcție redusă;
- Structuri economice, datorită performanței structurale a grinzii cu zăbrele (după cum bine se știe, un triunghi alcătuit din bare rigide este un sistem nedeformabil) și dispunerii eficiente a materialului (oțelului) în funcție de natura solicitării pentru fiecare bară în parte.
- Posibilitatea realizării dalei din beton fără eșafodaje;

- **Tabliere cu cale sus, cu secțiuni mixte oțel-beton, alcătuite din grinzi cu inimă plină sau casete metalice, în conlucrare la partea superioară cu o dală din beton armat.**

Avantajele tehnico-economice ale tablierelor cu secțiuni compuse oțel-beton, rezultă din însăși modul de grupare al materialelor în secțiunea transversală. Performanța structurii provine atunci din distribuția optimă a celor două materiale: betonul armat în zona comprimată, iar oțelul în zona întinsă.

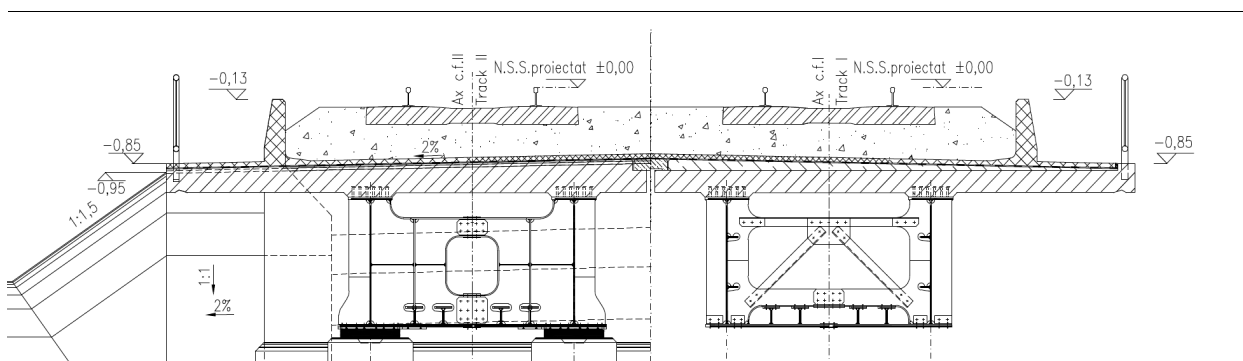


Figura 10 - Exemplu de tabliere cu grinzi Inima Plina cale sus

În acest caz, dala din beton armat este amplasată la partea superioară (în zona comprimată), și susține și cuva prismei căii, iar la rândul ei aceasta fiind susținută, pe perioada betonării, de grinzile principale cu inimă plină sau secțiuni casetate. După întărirea betonului cele două





materiale conlucrează (comportându-se ca o secțiune unitară) prin intermediul unor conectori (gujoane elastice Nielsen sau conectori rigizi), fixați prin sudură de talpa superioară a grinzilor principale.

În cazul grinzilor continue, pentru evitarea fisurării dalei de beton în secțiunea reazemelor ca urmare a eforturilor de întindere se pot aplica mai multe măsuri cu caracter tehnologic, cum ar fi:

- Întreruperea conlucrării dintre dala de beton și grinzile principale pe zona reazemelor (pe zona cu eforturi de întindere);
- Betonarea dalei pe zona reazemelor într-o ultimă etapă, după întărirea betonului din câmp, astfel încât în secțiunea reazemului să nu existe efort din greutate proprie a suprastructurii, în dala de beton;
- Precomprimarea structurii înainte sau după asigurarea conlucrării dintre cele două materiale;
- Denivelarea reazemelor grinzii înainte de asigurarea conlucrării cu dala din beton;
- Lestarea structurii pe zonele centrale premergător asigurării conlucrării cu dala din beton;

*Principalele avantaje ale tablierelor cu secțiune compusă oțel-beton și cale sus:*

- Comparativ cu tablierelor integrale metalice, cele cu secțiune compusă aduc o economie pentru materialul metalic de minim 20%, iar în cazul aplicării unor măsuri suplimentare cu caracter tehnologic (cum ar fi preîncovoierea grinzilor metalice sau precomprimarea secțiunii compuse), se poate ajunge la o economie de oțel de până la 50%;
- Înălțimi de construcție mai mici comparativ cu tablierelor din grinzi de beton armat și/sau precomprimat;
- Rigiditate mare în plan orizontal generată de prezența dalei;
- Nu trebuie luate măsuri suplimentare de asigurare a stabilității tolelor superioare (contra fenomenului de flambaj);
- Având înălțime de construcție mare, se reduc înălțimile de calcul ale infrastructurilor, comparativ, pe același amplasament, cu alte soluții cu cale jos.

Acestea reprezintă structurile care sunt prevăzute ca tipologii pentru tablierelor feroviare. Evident, se va ține cont de faptul că în multe cazuri, atât din rațiuni topografice, cât și pentru eliminarea trecerilor la nivel, poate fi necesară adoptarea soluțiilor care permit trecerea vehiculelor sau persoanelor pe un pasaj superior peste calea ferată.

În general, pentru optimizarea costurilor, acolo unde este posibil, se va opta pentru soluții care permit realizarea structurii fără a afecta traficul feroviar și optimizând timpurile de execuție.



*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

O soluție avantajoasă din punct de vedere economic, acolo unde nu sunt probleme deosebite de transport pentru grinzile prefabricate, rezulta din utilizarea grinzilor precomprimate T, montate joantiv, fara ajutorul sprijinilor provizorii, și completate cu o placă superioară din beton monolit. Cu această soluție e posibilă realizarea podurilor/ viaductelor cu deschideri multiple cu lungimea unei singure deschideri de până la 30m. (vezi imaginea de mai jos).

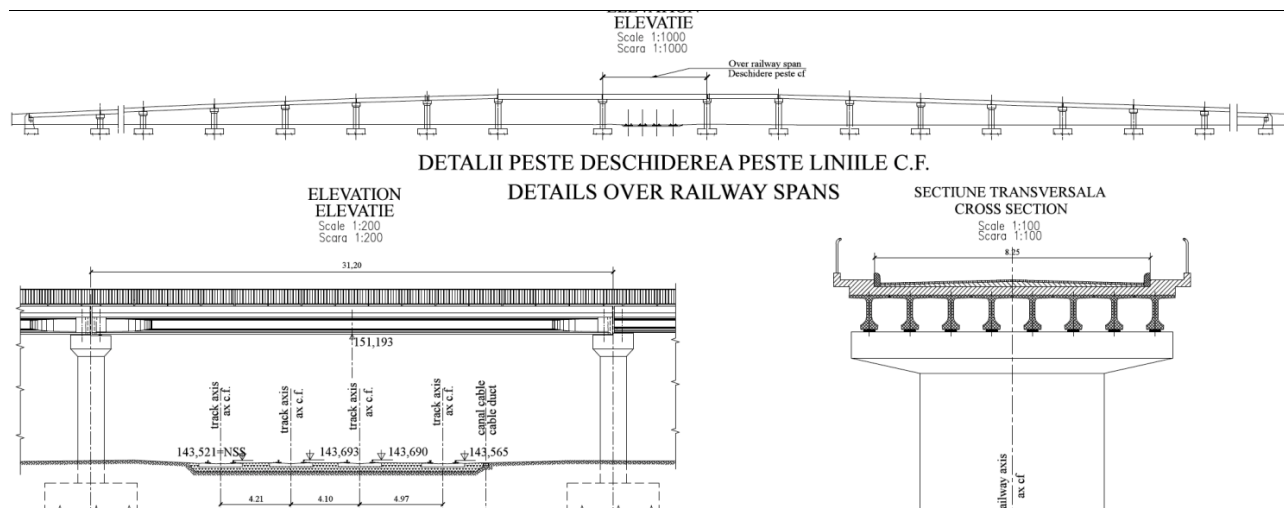


Figura 11 - Exemplu de tablere cu grinzi prefabricate T folosite pentru un pasaj rutier

Toate soluțiile ilustrate până acum, rezultă a fi practice din punct de vedere economic, și simple de realizat. Totodată trebuie să se țină cont că în cazul în care lucrarea în curs se află în vecinătatea sau interferează cu traseul existent, realizarea acestuia se poate complica destul de mult, și în consecință, se impune realizarea unui studiu atent al fazelor de execuție, pentru a asigura desfășurarea traficului convoaielor în siguranță (chiar și în regim redus).

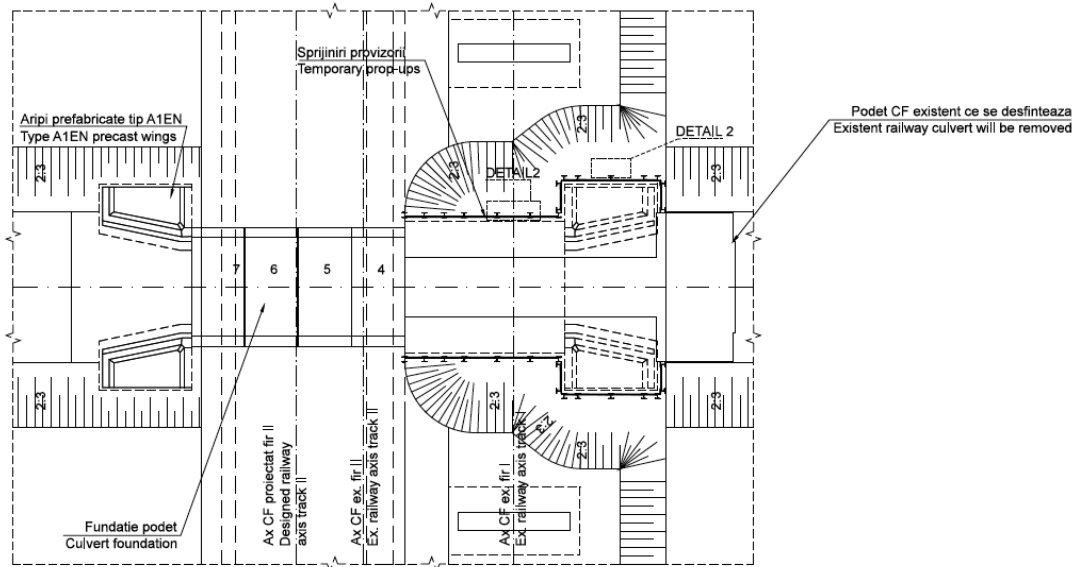
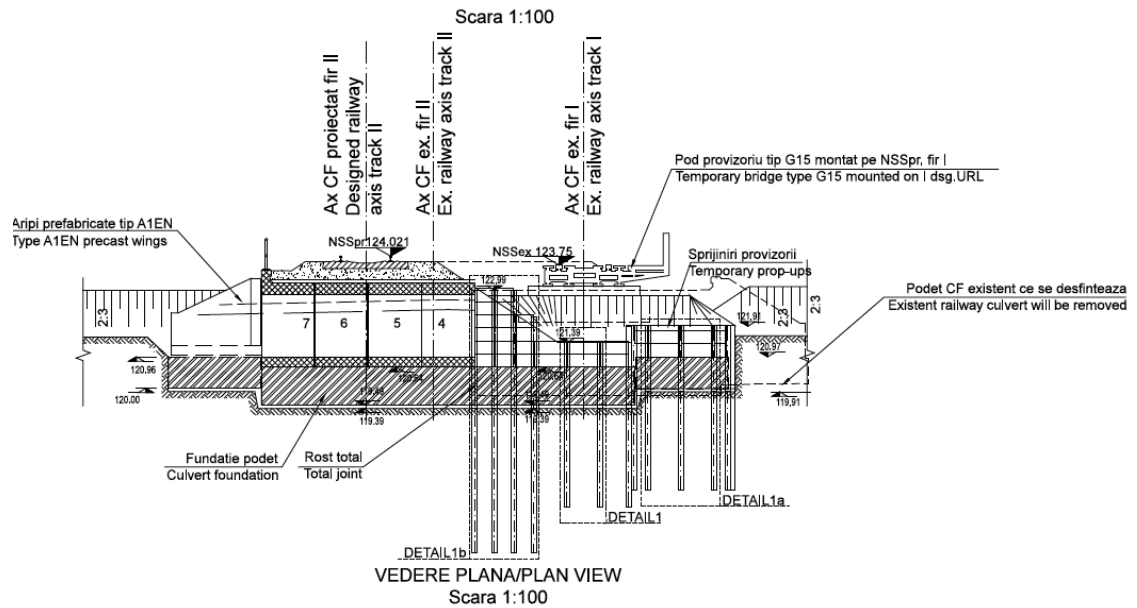
Din acest motiv se impune necesitatea utilizării unui pod provizoriu aproape în fiecare caz, pe care se va desfășura circulația în regim redus a convoaielor, și a unui sistem de lucrări de sprijin provizorii pentru zonele excavate. (vezi imagine mai jos).



*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





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

## 2. Poduri Proiectate

Km existent	Km proiectat in	Km proiectat ax	Km proiectat out	Tip	L [m]	n desch.
250+394	250318	250324.5	250331	Reabilitat	-	-
254+937	254943.1	254946.1	254949.1	DGMI_650_18	6	1
257+970	257923	257978.85	258034.7	GZCJ_55	110	2
257+970	257923	257978.85	258034.7	GZCJ_55	110	2
259+088	259094.48	259100.48	259106.48	DGMI_1240_16	12	1
264+551	264547.62	264552.62	264557.62	DGMI_1040_16	10	1
265+712	265707	265713	265719	DGMI_1240_16	12	1
266+115	266111.97	266117.97	266123.97	DGMI_1240_16	12	1
266+999	266992	267001.16	267011	Reabilitat	-	-
275+763	275760.01	275766.01	275772.01	DGMI_1240_16	12	1
276+565	276559.49	276567.49	276575.49	DGMI_1640_16	16	1
277+968	277959.07	277967.07	277975.07	DGMI_1640_16	16	1
278+258	278257.49	278262.49	278267.49	DGMI_1040_16	10	1
286+542	286532.98	286537.98	286542.98	DGMI_1040_16	10	1
287+668	287788.72	287798.72	287808.72	DGMI_2040_16	20	1
289+633	289755.99	289763.99	289771.99	DGMI_1640_16	16	1
290+650	290662.19	290783.39	290904.59	GZCJ_80_o linie	240	3
290+650	290662.19	290783.39	290904.59	GZCJ_80_o linie	240	3
293+313	293440.99	293445.99	293450.99	DGMI_1040_16	10	1
293+900	294026.92	294031.92	294036.92	DGMI_1040_16	10	1
294+716	294844.03	294849.03	294854.03	DGMI_1040_16	10	1
295+672	295801.27	295806.27	295811.27	DGMI_1040_16	10	1
296+547	296675.48	296680.48	296685.48	DGMI_1040_16	10	1
297+127	297255.99	297260.99	297265.99	DGMI_1040_16	10	1
297+634	297765.98	297769.98	297773.98	DGMI_850_16	8	1
297+905	298031.99	298035.99	298039.99	DGMI_850_16	8	1
298+335	298463.99	298468.99	298473.99	DGMI_1040_16	10	1
299+171	299301.99	299305.99	299309.99	DGMI_850_16	8	1
300+255	300387.99	300391.99	300395.99	DGMI_850_16	8	1
301+844	301970.5	301975.5	301980.5	DGMI_1040_16	10	1
302+621	302748.99	302754.99	302760.99	DGMI_1240_16	12	1
303+571	303701.01	303704.01	303707.01	DGMI_650_18	6	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

Km existent	Km proiectat in	Km proiectat ax	Km proiectat out	Tip	L [m]	n desch.
303+982	304065.57	304121.42	304177.27	GZCJ_55	110	2
303+982	-	304112.17	-	Reabilitat	-	-
304+722	304850.49	304855.49	304860.49	DGMI_1040_16_cu zid	10	1
306+870	306999.99	307003.99	307007.99	DGMI_850_16	8	1
308+071	308195.87	308199.87	308203.87	DGMI_850_16	8	1
308+668	308794.97	308798.97	308802.97	DGMI_850_16	8	1
309+249	309366.49	309372.49	309378.49	DGMI_1240_16	12	1
-	312231.97	312236.97	312241.97	DGMI_1040_16	10	1
314+217	314318.42	314328.42	314338.42	DGMI_2040_16	20	1
319+508	319626.48	319636.48	319646.48	DGMI_2040_16	20	1
320+335	320452.98	320462.98	320472.98	DGMI_2040_16	20	1
324+093	324216.48	324220.48	324224.48	DGMI_850_16	8	1
325+221	325348.54	325354.54	325360.54	DGMI_1240_16	12	1
325+821	325939.48	325949.48	325959.48	DGMI_2040_16	20	1
331+060	331173.45	331183.45	331193.45	DGMI_2040_34	20	1
332+105	332219.98	332229.98	332239.98	DGMI_2040_34	20	1
-	-	333212.00	-	Overpass	60	1
-	333483.6	333523.60	333563.6	GZCJ_80_2 linie	80	1
-	334220.65	334260.65	334300.65	GZCJ_80_2 linie	80	1
-	335549.96	335557.96	335565.96	DGMI_1640_16	16	1
-	335722.76	335909.11	336095.46	GZCJ_50-50-80-110-80	370	5
-	336917.98	336927.98	336937.98	DGMI_2040_16	20	1
-	-	338312.16	-	Overpass	55	1
-	339671.98	339681.98	339691.98	DGMI_2040_16	20	1
-	340417.13	340422.13	340427.13	DGMI_1040_32	10	1
-	342813.97	342821.97	342829.97	DGMI_1640_16	16	1
-	343584.43	343592.43	343600.43	DGMI_1640_16	16	1
-	343771.98	343779.98	343787.98	DGMI_1640_16	16	1
-	343871.98	343879.98	343887.98	DGMI_1640_16	16	1
-	-	352226.39	-	Overpass	57	1
-	355181.7	355642.36	356103.01	GZCJ_50_2 linie	900	18
-	357093.05	357098.05	357103.05	DGMI_1040_24	10	1
360+101	359663.84	359719.69	359775.54	GZCJ_55	110	2
373+049	372577	372694.5	372812	Reabilitat	-	-



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

Km existent	Km proiectat in	Km proiectat ax	Km proiectat out	Tip	L [m]	n desch.
374+471	374106.46	374116.46	374126.46	DGMI_2040_8	20	1
375+732	375359.46	375374.46	375389.46	GIPCS_30	30	1
376+401	376030.46	376045.46	376060.46	GIPCS_30	30	1
376+489	376116.96	376131.96	376146.96	GIPCS_30	30	1
377+622	377246.95	377261.95	377276.95	GIPCS_30	30	1
378+233	377859.7	377874.7	377889.7	GIPCS_30	30	1
378+472	378051.64	378113.41	378175.18	GIPCS_30	120	4
379+297	378907.38	378937.93	378968.48	GIPCS_30	60	2
380+946	380556.48	380586.98	380617.48	GIPCS_30	60	2
381+459	380992.32	381099.66	381207	GIPCS_30	210	7
381+916	381541.5	381556.5	381571.5	GIPCS_30	30	1
382+073	381609.35	381714.665	381819.98	GIPCS_30	210	7
382+835	382434.23	382480.38	382526.53	GIPCS_30	90	3
383+139	382764.61	382779.61	382794.61	GIPCS_30	30	1
383+202	382827.46	382842.46	382857.46	GIPCS_30	30	1
383+645	383239.4	383285.61	383331.82	GIPCS_30	90	3
384+012	383618.15	383654.29	383690.43	GIPCS 18m + 30m + 18m	70	3
384+148	383750.09	383786.235	383822.38	GIPCS 16.50m + 27.50m + 16.50m	70	3
386+983	386614.44	386619.44	386624.44	DGMI_1040_9	10	1
388+487	388114.95	388124.95	388134.95	DGMI_2040_8	20	1
389+162	388798	388865.58	388942	Reabilitat	-	-
391+375	390789.55	390829.55	390869.55	GZCJ_80_o linie	80	1
392+874	392323.85	392328.85	392333.85	DGMI_1040_9	10	1
397+886	397302.28	397313.78	397325.28	Reabilitat	-	-
400+240	399698.41	399703.41	399708.41	DGMI_1040_9	10	1
409+139	408582.17	408609.67	408637.17	GZCJ_55	55	1
409+922	409340.92	409395.92	409450.92	GZCJ_110	110	1
410+661	410125.99	410131.99	410137.99	DGMI_1240_9	12	1
413+885	413336.9	413354.9	413372.9	GZCJ_36	36	1
414+199	413638.9	413666.4	413693.9	GZCJ_55	55	1
414+558	414007.9	414035.4	414062.9	GZCJ_55	55	1
416+900	-	416546.52	-	Overpass	55	1
422+480	422123.49	422128.49	422133.49	DGMI_1040_16	10	1
-	423781.88	423799.88	423817.89	GZCJ_36_2 linii	16	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

Km existent	Km proiectat in	Km proiectat ax	Km proiectat out	Tip	L [m]	n desch.
-	424517.67	424520.67	424523.67	DGMI_650_16	6	1
-	427781.69	427821.7	427861.71	GZCJ_80_2 linie	80	1
-	429161.9	429179.9	429197.9	GZCJ_36_2 linii	36	1
431+057	430599.2	430609.2	430619.2	DGMI_2040_40	20	1
-	432294.89	432299.89	432304.89	DGMI_1040_16	10	1
-	432676.17	432681.17	432686.17	DGMI_1040_16	10	1
-	433285.92	433290.92	433295.92	DGMI_1040_16	10	1
-	439942.24	439946.24	439950.24	DGMI_850_16	8	1
-	440679.25	440756.4	440833.55	GZCJ_50_2 linie	150	3
442+796	441905.94	441910.94	441915.94	DGMI_1040_32_oblic	10	1
443+952	443051.75	443066.75	443081.75	GIPCS_30	30	1
446+709	445772.82	445799.2	445825.58	GIPCS_20+GIPCS_30	50	2
448+100	447185.69	447225.69	447265.69	GZCJ_80_o linie	80	1
450+527	449639.33	449642.33	449645.33	DGMI_650_9	6	1
450+855	449949.86	449977.36	450004.86	GZCJ_55	55	1
451+403	450492.99	450520.49	450547.99	GZCJ_55	55	1
452+614	451724.85	451727.85	451730.85	DGMI_650_9	6	1
454+097	453099.85	453165.65	453231.45	GZCJ_80+50	130	2
454+669	453777.12	453781.12	453785.12	DGMI_850_9	8	1
455+306	454422.88	454425.88	454428.88	DGMI_650_16	6	1
459+350	458462.35	458468.35	458474.35	DGMI_1240_16	12	1
462+081	461193.34	461197.34	461201.34	DGMI_850_16	8	1
463+167	462282.08	462285.08	462288.08	DGMI_650_16	6	1
463+585	462700.96	462703.96	462706.96	DGMI_650_16	6	1
465+646	464761.35	464766.35	464771.35	DGMI_1040_16	10	1
466+210	465299.85	465327.35	465354.85	GZCJ_55_2 linii	55	1
471+856	470940.33	470980.33	471020.33	GZCJ_80_2 linie	80	1
472+296	471413.47	471423.47	471433.47	DGMI_2040_16	20	1
-	723	760	798	GZCJ_2x36 (Dudașu)	72	2
-	1748	1751	1754	DGMI_650_9 (Dudașu)	6	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

### 3. Podete Proiectate

Km existent	Km proiectat	Tip
251+128	251128	C3
251+653	251653	C1
253+647	253647	C1
256+806	256819.29	C2
261+182	261192.05	C1
262+807	262800.27	C1
263+067	263069.54	C1
263+470	263471.63	C1
263+784	263787.08	C1
265+123	265125.21	C1
266+400	266402.69	C1
268+417	268418.78	C2
269+086	269088.34	C2
269+930	269918.52	C2
270+670	270670	C2
271+914	271917.69	C1
272+670	272673.08	C2
272+921	272923.83	C1
274+224	274226.29	C3
277+325	277328.71	2 X C2
279+538	279544.93	C3
279+884	279889.79	Reabilitat
280+322	280326.86	C4
280+552	280555.36	C1
280+762	280765.93	C1
280+872	280876.58	C2
281+154	281158.15	C3
281+528	281531.24	C3
282+896	282896	C1
283+633	283630.48	2 X C2
283+960	283957.77	C2
284+785	284782.5	C4
285+536	285533.49	C2
286+035	286028.61	Reabilitat



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

Km existent	Km proiectat	Tip
286+904	287024.88	C2
291+236	291369.41	C3
295+900	296031.51	C2
297+450	297582.08	C2
300+040	300169.5	C3
310+504	310631.98	C3
311+130	311273.5	C1
311+736	311860.94	C1
311+984	312119.06	C1
-	312470	C3
312+483	312611.13	C2
315+582	315711.98	C3
316+060	316188.04	C2
318+961	319089.44	C2
320+910	321037.07	C2
321+818	321937.08	2 X C3
321+918	322045.13	C2
322+208	322334.89	C3
324+830	324954.91	C2
329+007	329135.23	C3
331+576	331701.05	2 X C3
-	332032.51	C3
-	332429	C3
-	332629	C3
-	332829	C3
-	333029	C3
-	333710	C3
-	334020	C3
-	335303.1	C3
-	337409.66	C3
-	337700	C3
-	338830	C3
-	339970	C3
-	340170	C3
-	340794.27	C3
-	341630	C3



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

Km existent	Km proiectat	Tip
-	342180	C3
-	344750	C3
-	353180	C3
-	353950	C3
-	354270	C3
358+525	358158.38	2 X C2
358+757	358301.13	C1
359+230	358867.05	C1
359+382	359028.4	C1
361+044	360669.51	C3
361+250	360880.06	C1
361+322	360951.01	C1
361+402	361036.78	C1
361+575	361198.58	2 X C3
361+885	361537.57	C3
362+404	362045.34	C3
362+600	362210.67	C3
362+839	362441.38	Reabilitat
363+000	362629.44	C1
364+352	363967.88	C3
366+375	366023.11	C2
366+893	366542.42	C1
367+714	367364.09	C1
-	367408	C3
-	367595	C3
368+628	368279.64	C3
368+950	368510.59	C1
369+124	368773.88	C1
369+377	369029.22	C1
369+600	369251.67	C3
369+889	369544.51	C1
370+005	369656.91	C1
370+590	370245.74	C1
371+287	370936.99	C1
371+430	371079.86	C1
371+624	371273.7	C3



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

Km existent	Km proiectat	Tip
371+900	371547.69	C1
372+145	371795.11	C1
372+293	371938.04	C1
372+396	372045.3	C1
372+594	372244.41	C1
372+735	372375.74	C1
372+831	372478.68	C1
373+266	372910.91	C1
373+311	372961.53	C1
373+400	373047.39	C1
373+435	373084.82	C1
373+508	373155.95	C1
373+573	373221.77	C1
373+654	373302.05	C1
373+893	373539.93	C1
373+953	373603.62	C1
374+029	373675.93	C1
374+106	373752.63	C1
374+180	373828.06	C1
374+280	373923.49	C1
374+620	374266.9	C1
374+667	374320.54	C1
374+742	374383.03	C1
374+958	374602.59	C1
375+098	374743.01	C1
375+376	375020.08	C1
375+447	375093.71	C1
375+577	375221.84	C1
375+781	375427.48	C1
375+931	375572.59	C1
376+034	375679.4	C1
376+086	375730.78	C1
376+283	375919.02	C1
376+643	376279.96	C1
376+762	376403.38	C1
376+866	376510.99	C1



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

Km existent	Km proiectat	Tip
376+970	376610.55	C1
377+100	376748.18	C1
377+220	376864.39	C1
377+503	377138.5	C1
377+770	377414.23	C1
377+887	377531.53	C1
378+098	377742.62	C1
378+750	378391.67	C1
378+825	378469.82	C1
378+931	378572.36	C1
379+055	378651.26	C1
379+469	379111.25	C1
379+642	379286	C1
379+795	379437.64	C1
379+989	379633.32	C2
380+356	379997.55	C1
380+546	380186.9	C1
380+633	380275.75	C1
380+816	380459.42	C1
381+096	380737.36	C1
381+144	380789.38	C1
381+662	381298.41	C1
382+287	381933.06	C1
382+429	382074.47	C1
383+316	382961.55	C1
383+411	383056.58	C1
383+765	383405.57	C1
383+827	383467.11	C1
383+862	383502.34	C1
384+274	383912.81	C1
384+465	384106.48	C1
384+621	384265.65	C1
384+708	384352.6	C2
384+818	384463.01	C1
384+947	384592.74	C1
385+021	384665.59	C1



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

Km existent	Km proiectat	Tip
385+110	384749.81	C1
385+252	384896.83	C1
385+375	385015.6	C1
385+574	385213.09	C1
385+976	385604.41	C1
386+067	385705.9	C1
386+350	385986.94	C2
386+531	386197.12	C2
387+531	387146.33	C1
387+635	387281.94	2 X C3
387+820	387452.27	C3
387+925	387560.5	C1
388+016	387650.81	C1
388+121	387756.41	C1
388+227	387872.2	C1
389+028	388664.77	C1
389+432	389065.34	C2
389+534	389166.12	C2
389+662	389289.67	C1
389+764	389397.53	C3
389+932	389566.63	C1
390+150	389782.02	C1
390+692	390341.5	C2
392+020	391479.95	C1
392+418	391836.01	C1
392+540	391978.45	C2
392+652	392107.2	C1
393+183	392638.17	2 X C3
393+935	393390.33	2 X C2
394+679	394135.13	C1
395+735	395192.19	C3
396+197	395649.51	C2
396+413	395869.19	C1
396+707	396161.66	C2
396+905	396362.26	C2
397+099	396556.46	C1



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

Km existent	Km proiectat	Tip
397+224	396678.36	C1
397+293	396750.85	C1
397+600	397029.06	C3
397+937	397372.48	C3
398+768	398229.5	C2
398+932	398394.73	C3
400+720	400190.97	C1
400+917	400378.88	C3
401+122	400582.98	C1
401+670	401152.41	C2
402+249	401710.23	C1
402+634	402100.85	2 X C2
403+943	403413.25	C2
404+106	403578.4	C3
404+621	404091.16	C3
404+886	404359.16	2 X C2
405+828	405297.71	C2
406+047	405518.79	C2
406+188	405659.79	C2
406+634	406104.62	C2
406+975	406446.02	2 X C3
407+260	406735.85	C2
407+689	407160.27	C2
407+878	407349.11	C2
408+799	408270.16	C2
409+714	409185.56	C2
409+758	409228.73	C1
410+205	409675.42	C1
410+576	410046.64	C2
410+791	410238.96	C1
411+204	410681.52	C3
411+558	411028.7	C2
411+709	411181.6	C1
412+001	411473.88	C2
412+303	411776.14	C3
412+416	411886.96	C2



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

Km existent	Km proiectat	Tip
412+476	411948.08	C1
413+216	412687.85	C1
415+138	414597.54	C2
415+400	414868.82	2 X C3
416+543	416191.98	C2
417+190	416877.5	C2
418+403	418047.23	C1
418+921	418566.44	C1
419+292	418943.3	C1
419+547	419193.92	C1
419+929	419575.6	C2
421+057	420702.84	C3
421+550	421176.36	C3
422+170	421819.52	2 X C3
422+790	422437.27	C3
423+220	422848.11	C1
423+574	423227.17	C2
-	424800.58	C3
426+471	426069.11	2 X C2
426+521	426118.84	C1
427+071	426670.16	2 X C3
-	427022.02	C3
-	427361.63	C3
-	429470.76	C3
-	429580.89	C3
-	431134.55	C3
-	431647.74	C3
-	431924.43	C3
-	432119.4	C3
-	432431.1	C3
-	432745.76	C3
-	433177.82	C3
-	433699.88	C3
-	434602.52	C3
-	438496.46	C3
-	438938.4	C3



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

Km existent	Km proiectat	Tip
-	439254.05	C3
-	440952.36	C3
-	441112.11	C3
442+321	441436.65	C2
442+567	441681.86	C1
443+489	442605.05	C2
444+304	443420.38	C1
444+734	443848.54	2 X C2
445+005	444122.7	C1
445+168	444292.12	C3
445+397	444469.68	C1
445+485	444599.91	C1
445+634	444768.28	C3
445+723	444837.3	C2
446+085	445196.42	C2
446+212	445324.84	C1
447+268	446382.16	C1
447+984	447097.78	C1
448+248	447360.28	C3
449+041	448156.72	C2
449+479	448595.22	C1
449+629	448744.23	C2
449+889	449004.87	C1
449+970	449085.36	C2
450+033	449148.02	C1
450+152	449265.64	C1
451+595	450710.11	2 X C2
452+167	451283.39	C3
452+315	451431.09	C1
452+849	451962.84	C2
452+928	452043.14	C1
453+150	452263.48	C1
453+304	452418.91	C2
453+423	452537.62	C2
454+236	453350.79	C2
454+495	453609.99	C1



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-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

Km existent	Km proiectat	Tip
456+015	455130.96	C2
456+138	455279.45	C1
456+392	455508.01	C1
457+400	456515.92	C2
457+847	456963.59	C3
458+505	457621.16	C1
459+702	458819.4	C1
460+139	459257.15	C1
460+339	459455.34	C1
461+191	460600	C1
462+501	461618.34	C3
466+116	465235.98	C3
467+731	466851.1	C1
467+858	466980.41	2 X C2
468+198	467319.33	C1
468+687	467808.9	C1
469+002	468124.23	C1
469+262	468385.09	C1
471+017	470140.25	C1
471+251	470372.48	C1
471+490	470609.93	C1
472+002	471128.18	C2
473+167	472286.98	C2
473+618	472739.12	C3
474+034	473157.36	C1
474+235	473358.32	C1
474+436	473557.46	C1
474+891	474013.01	2 X C2



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.



#### 4. Descrierea lucrărilor pod și podețe proiectate

➤ **Pod km 250+394 (km proiectat 250+324.5)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1968. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în reabilitarea a suprastructurii existente de tip **grinzi din beton armat precomprimat** și a infrastructurii existente din beton armat. Racordarea cu terasamentele este realizată prin sferturi de con. Considerând poziția strategică a structurii, importanța drumului care subtraversează podul și numărul de linii ferate care străbat structura, potrivit expertizei, este convenabil reabilitarea podului. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 251+128 (km proiectat 251+128)**

Podețul este amplasat între stațiile Craiova și Cernele, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=315598.3354m, E=404783.3259m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 251+653 (km proiectat 251+653)**

Podețul este amplasat între stațiile Craiova și Cernele, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=315835.8003m, E=404315.1001m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 253+647 (km proiectat 253+647)**

Podețul este amplasat între stațiile Craiova și Cernele, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=316737.7147m, E=402536.7338m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 254+937 (km proiectat 254+946.1), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1958 și are o diferență de 25 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.93 m.

➤ **Podet km 256+806 (km proiectat 256+819.29)**

Podetul este amplasat în stația Cernele St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=318881.9319m, E=400298.8056m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 257+970 [linia 1] (km proiectat 257+978.85), peste râul Amaradia.**

Podul existent este construit în anul 1890, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 55 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 6.47 m.

➤ **Pod km 257+970 [linia 2] (km proiectat 257+978.85), peste râul Amaradia.**

Podul existent este construit în anul 1955, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 55 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.



Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 6.47 m.

➤ **Pasaj inferior km 259+088 (km proiectat 259+100.48), peste drumul DC122.**

Podul existent este construit în anul 1964, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 261+182 (km proiectat 261+192.05)**

Podetul este amplasat în stația Ișalnița St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=322645.4163m, E=398145.9455m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Gordovan. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 262+807 (km proiectat 262+800.27)**

Podetul este amplasat în stația Ișalnița St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=324171.9376m, E=397670.3675m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;





- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 263+067 (km proiectat 263+069.54)**

Podețul este amplasat în stația Ișalnița St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=324439.6521m, E=397642.9801m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Lacraru. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 263+470 (km proiectat 263+471.63)**

Podețul este amplasat între stațiile Ișalnița și Coțofeni, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=324816.8497m, E=397507.6197m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;



- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 263+784 (km proiectat 263+787.08)**

Podețul este amplasat între stațiile Ișalnița și Coțofeni, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=325114.5414m, E=397404.9625m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km 264+551 (km proiectat 264+552.62), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1949 și are o diferență de 49.1 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 265+123 (km proiectat 265+125.21)**



Poduțul este amplasat între stațiile Ișalnița și Coțofeni, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax poduț-ax albă  $N=326323.3287m$ ,  $E=396860.1852m$ . Poduțul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Boga. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului poduț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea poduțului existent;
- Realizarea unui poduț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea poduțului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În poduț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.6% iar la capetele poduțului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate poduțele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 265+712 (km proiectat 265+713), peste râul Deleni.**

Podul existent este construit în anul 1949 și are o diferență de 44.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km 266+115 (km proiectat 266+117.97), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1949 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Poduț km 266+400 (km proiectat 266+402.69)**

Poduțul este amplasat între stațiile Ișalnița și Coțofeni, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax poduț-ax albă  $N=327352.1249m$ ,  $E=396115.9894m$ . Poduțul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 266+999 (km proiectat 267+001.16), peste râul Almajului.**

Podul existent este construit în anul 2016. Podul este din **grinzi din beton armat**, cu infrastructura din beton armat. Racordarea cu terasamentele este realizată prin aripi din beton. Pe baza recomandării expertului, considerând starea bună a podului și faptul că structura este nouă, nu sunt necesare intervenții.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 4.38 m.

➤ **Podeț km 268+417 (km proiectat 268+418.78)**

Podețul este amplasat între stațiile Ișalnița și Coțofeni, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=329078.4402m, E=395123.8586m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 269+086 (km proiectat 269+088.34)**

Podetul este amplasat în stația Coțofeni Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=329508.0797m, E=394613.7886m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 269+930 (km proiectat 269+918.52)**

Podetul este amplasat în stația Coțofeni Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=329989.804m, E=393937.667m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.





Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 270+670 (km proiectat 270+670)**

Podetul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=330425.8615m, E=393325.6407m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.52 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 18 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.59 m.

#### ➤ **Podet km 271+914 (km proiectat 271+917.69)**

Podetul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=331246.0481m, E=392386.7001m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.





Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 272+670 (km proiectat 272+673.08)**

Podețul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=331754.293m, E=391827.861m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 5.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 26 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.53 m.

➤ **Podeț km 272+921 (km proiectat 272+923.83)**

Podețul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=331923.0038m, E=391642.3556m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 274+224 (km proiectat 274+226.29)**

Podetul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=332793.7682m, E=390673.8211m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 5.86 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.48 m.

➤ **Pod km 275+763 (km proiectat 275+766.01), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1949 și are o diferență de 21.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.37 m.

➤ **Pasaj inferior km 276+565 (km proiectat 276+567.49), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1889 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.34 m.

➤ **Podet km 277+325 (km proiectat 277+328.71)**

Podetul este amplasat între stațiile Coțofeni și Răcari, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=334621.5614m, E=388188.1375m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Borgioroica. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 23 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.58 m.

➤ **Pasaj inferior km 277+968 (km proiectat 277+967.07), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1949 și are o diferență de 37.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.85 m.

➤ **Pod km 278+258 (km proiectat 278+262.49), peste râul Racarului.**

Podul existent este construit în anul 1949 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 5.51 m.



➤ **Podet km 279+538 (km proiectat 279+544.93)**

Podetul este amplasat în stația Răcari Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=336172.8347m, E=386614.7112m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Racarului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.52 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.05 m.

➤ **Podet km 279+884 (km proiectat 279+889.79)**

Podetul este amplasat în stația Răcari Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=336397.2413, E=386352.8535. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Fintinita. Valea nu are debit permanent.

Podetul a fost completat recent (anul 2020) și este în stare bună.

➤ **Podet km 280+322 (km proiectat 280+326.86)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=336680.88m, E=386020.3196m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Racarului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 58 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din beton armat monolit tip C4;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 13 m în amonte și cca. 46 m în aval.



Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.5 m.

➤ **Podeț km 280+552 (km proiectat 280+555.36)**

Podețul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=336829.4684m, E=385846.7289m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 280+762 (km proiectat 280+765.93)**

Podețul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=336966.3972m, E=385686.7595m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu





asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 280+872 (km proiectat 280+876.58)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=337038.3504m, E=385602.699m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 281+154 (km proiectat 281+158.15)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=337221.2272m, E=385388.6015m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Racarului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 15.2 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 16 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.34 m.





➤ **Podet km 281+528 (km proiectat 281+531.24)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=337463.4457m, E=385104.8299m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Racarului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.85 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 13 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.84 m.

➤ **Podet km 282+896 (km proiectat 282+896)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=338349.4787m, E=384066.7956m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.52 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.92 m.

➤ **Podet km 283+633 (km proiectat 283+630.48)**



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



Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=338826.3198m, E=383508.1512m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Fliiasului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 18.5 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.33 m.

#### ➤ **Podet km 283+960 (km proiectat 283+957.77)**

Podetul este amplasat între stațiile Răcari și Filiași, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=339037.6698m, E=383258.2542m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Fliiasului. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 284+785 (km proiectat 284+782.5)**

Podetul este amplasat în stația Filiași St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=339570.251m, E=382628.5477m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Fliiasului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 65 mc/s.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din beton armat monolit tip C4;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 16 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.5 m.

#### ➤ **Podeț km 285+536 (km proiectat 285+533.49)**

Podețul este amplasat în stația Filiași St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=340058.2217m, E=382057.697m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.52 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 14 m în amonte și cca. 15 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.71 m.

#### ➤ **Podeț km 286+035 (km proiectat 286+028.61)**

Podețul este amplasat în stația Filiași St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=340379.9358, E=381681.3409. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent. Podețul a fost completat recent (anul 2020) și este în stare bună.



➤ **Pod km 286+542 (km proiectat 286+537.98), peste râul Fratostita.**

Podul existent este construit în anul 1970 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.81 m.

➤ **Podet km 286+904 (km proiectat 287+024.88)**

Podetul este amplasat între stațiile Filiași și Gura Motrului, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=340884.2014m, E=380844.3074m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Plopul Popii. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 5.87 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 14 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.12 m.

➤ **Pod km 287+668 (km proiectat 287+798.72), peste râul Fratostita.**

Podul existent este construit în anul 1873, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**.

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.05 m.



➤ **Pasaj inferior km 289+633 (km proiectat 289+763.99), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1873, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.88 m.

➤ **Pod km 290+650 [linia 1] (km proiectat 290+783.39), peste râul Jiu.**

Podul existent este construit în anul 1875, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 3 deschideri de 80 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.85 m.

➤ **Pod km 290+650 [linia 2] (km proiectat 290+783.39), peste râul Jiu.**

Podul existent este construit în anul 1975, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 3 deschideri de 80 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.85 m.

➤ **Podeț km 291+236 (km proiectat 291+369.41)**

Podețul este amplasat între stațiile Filiași și Gura Motrului, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=342370m, E=376822.5983m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;







- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 293+313 (km proiectat 293+445.99)**, peste râul Catinelor.

Podul existent este construit în anul 1975 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.84 m.

➤ **Pasaj inferior km 293+900 (km proiectat 294+031.92)**, peste un drum.

Podul existent este construit în anul 1975 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 294+716 (km proiectat 294+849.03)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 84.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria





terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.86 m.

➤ **Pod km 295+672 (km proiectat 295+806.27)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 178.6 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.89 m.

➤ **Podet km 295+900 (km proiectat 296+031.51)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Motrului și Butoiești, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=343600.9292m, E=372329.2203m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 296+547 (km proiectat 296+680.48)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 114 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.48 m.



➤ **Pod km 297+127 (km proiectat 297+260.99)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 111.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.9 m.

➤ **Podet km 297+450 (km proiectat 297+582.08)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Motrului și Butoiești, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=343959.7068m, E=370820.729m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 297+634 (km proiectat 297+769.98)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 31 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.9 m.



➤ **Pod km 297+905 (km proiectat 298+035.99)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.8 m.

➤ **Pod km 298+335 (km proiectat 298+468.99)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.78 m.

➤ **Pod km 299+171 (km proiectat 299+305.99)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.91 m.

➤ **Podet km 300+040 (km proiectat 300+169.5)**

Podetul este amplasat între stațiile Butoiești și Strehaia, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=344680.1489m, E=368342.2366m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 2.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podeșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 30 m în aval.

Pentru toate podeșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.4 m.

➤ **Pod km 300+255 (km proiectat 300+391.99)**, peste râul Pietrișului.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 53.8 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.95 m.

➤ **Pod km 301+844 (km proiectat 301+975.5)**, peste râul Stangaceaua.

Podul existent este construit în anul 1975, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.05 m.

➤ **Pasaj inferior km 302+621 (km proiectat 302+754.99)**, peste un drum.

Podul existent este construit în anul 1975, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.33 m.



➤ **Pod km 303+571 (km proiectat 303+704.01)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 34.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.88 m.

➤ **Pod km 303+982 (km proiectat 304+112.17)**, peste râul Motru.

Podul existent este construit în anul 2006, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în reabilitarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi cu zăbrele calea jos sudate (GZCJS)**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe din beton armat. Racordarea cu terasamentele se va face prin sferturi de con. Considerând starea destul de bună a podului, anul de construcție recent și respectarea cerințelor la oboseală, este convenabil să fie reabilitată structura.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.05 m.

➤ **Pod km 303+982 (km proiectat 304+121.42)**, peste râul Motru.

Podul existent este construit în anul 1975. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în reabilitarea a suprastructurii existente de tip **grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 55 m** și a infrastructurii existente din beton armat. Racordarea cu terasamentele este realizată prin intermediul sferturilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.05 m.

➤ **Pod km 304+722 (km proiectat 304+855.49)**, peste râul Balta Galbena.

Podul existent este construit în anul 1975 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.76 m.

➤ **Pod km 306+870 (km proiectat 307+003.99)**, peste o vale fără nume.





Podul existent este construit în anul 1975 și are o diferență de 182.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.95 m.

➤ **Pod km 308+071 (km proiectat 308+199.87)**, peste râul Fantana Turcului.

Podul existent este construit în anul 1873 și are o diferență de 41.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.18 m.

➤ **Pod km 308+668 (km proiectat 308+798.97)**, peste râul Buriceni.

Podul existent este construit în anul 1873 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.81 m.

➤ **Pod km 309+249 (km proiectat 309+372.49)**, peste râul Stangaceaua.

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 22.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.65 m.

➤ **Podet km 310+504 (km proiectat 310+631.98)**

Podetul este amplasat în stația Strehaia St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax





podet-ax albie N=347485.8639m, E=358377.8465m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Pietricioaia. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandarii expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 311+130 (km proiectat 311+273.5)**

Podetul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=347819.8821m, E=357830.7237m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Pietricioaia Mica. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandarii expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 311+736 (km proiectat 311+860.94)**

Podetul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=347939.5559m, E=357263.9531m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Strejei. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 311+984 (km proiectat 312+119.06)**

Podețul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=347919.9913m, E=357006.6328m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 312+483 (km proiectat 312+611.13)**

Podețul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=347760.8907m, E=356543.0872m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Aninilor. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:





- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 314+217 (km proiectat 314+328.42), peste râul Husnita.**

Podul existent este construit în anul 1957, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.87 m.

➤ **Podeț km 315+582 (km proiectat 315+711.98)**

Podețul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=347068.7259m, E=353568.7284m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Stanescu. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului.

➤ **Podet km 316+060 (km proiectat 316+188.04)**

Podetul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=346959.5761m, E=353105.3501m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Blejdoaichi. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 318+961 (km proiectat 319+089.44)**

Podetul este amplasat între stațiile Ciochiuța și Tâmbna, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=346290.3913m, E=350282.2281m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Manesti. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 319+508 (km proiectat 319+636.48), peste râul Valea Cervenita.**



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



Podul existent este construit în anul 1873, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.59 m.

➤ **Pod km 320+335 (km proiectat 320+462.98), peste râul Husnita.**

Podul existent este construit în anul 1964 și are o diferență de 33.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.58 m.

➤ **Podet km 320+910 (km proiectat 321+037.07)**

Podetul este amplasat între stațiile Ciochiuța și Târna, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=345916.3859m, E=348372.0456m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Serpei. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 321+818 (km proiectat 321+937.08)**

Podetul este amplasat între stațiile Ciochiuța și Târna, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=345785.1135m, E=347481.6636m. Podetul asigură supratraversarea căii





ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 21.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 30 m în amonte și cca. 14 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.25 m.

#### ➤ **Podeț km 321+918 (km proiectat 322+045.13)**

Podețul este amplasat între stațiile Ciochiuța și Târna, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=345769.4912m, E=347374.7489m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Fântâniei. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 322+208 (km proiectat 322+334.89)**

Podețul este amplasat între stațiile Ciochiuța și Târna, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=345727.5963m, E=347088.0336m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.





Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 324+093 (km proiectat 324+220.48)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1883 și are o diferență de 22.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 324+830 (km proiectat 324+954.91)**

Podețul este amplasat în stația Târna St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=345384.3482m, E=344492.4248m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



– Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 325+221 (km proiectat 325+354.54)**, peste râul Fanta Na Patarca.

Podul existent este construit în anul 1973, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 325+821 (km proiectat 325+949.48)**, peste râul Husnita.

Podul existent este construit în anul 1873, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.14 m.

➤ **Podeț km 329+007 (km proiectat 329+135.23)**

Podețul este amplasat între stațiile Târna și Igiroasa, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=345347.1784m, E=340323.974m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 331+060 (km proiectat 331+183.45), peste râul Husnita.**

Podul existent este construit în anul 1999 și are o diferență de 118.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.57 m.

➤ **Podeț km 331+576 (km proiectat 331+701.05)**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=345805.4711m, E=337883.1417m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Lintea. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 332+105 (km proiectat 332+229.98), peste râul Voienisca.**

Podul existent este construit în anul 1999 și are o diferență de 234 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent



și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 358+525 (km proiectat 358+158.38)**

Podetul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=348653.9648m, E=318060.2182m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte de căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 22.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.63 m.

#### ➤ **Podet km 358+757 (km proiectat 358+301.13)**

Podetul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=348684.7838m, E=317920.9104m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Baranului. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 359+230 (km proiectat 358+867.05)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=348837.8296m, E=317383.1676m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Baranului. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 359+382 (km proiectat 359+028.4)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=348936.1448m, E=317255.2305m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;





- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 360+101 (km proiectat 359+719.69), peste râul Topolnita.**

Podul existent este construit în anul 1984, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 55 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.69 m.

➤ **Podet km 361+044 (km proiectat 360+669.51)**

Podetul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=349750.546m, E=315862.5558m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 361+250 (km proiectat 360+880.06)**

Podetul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=349813.4108m, E=315661.6098m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.





Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 361+322 (km proiectat 360+951.01)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=349833.9825m, E=315593.7128m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 361+402 (km proiectat 361+036.78)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de



intersecție ax podeț-ax albie N=349850.7385m, E=315509.6589m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 361+575 (km proiectat 361+198.58)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta Est Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349851.7914m, E=315348.275m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 10% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 361+885 (km proiectat 361+537.57)**



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



Podetul este amplasat între stațiile Drobeta Est Nouă și Drobeta, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349827.0777m, E=315010.6009m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.24 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.94 m.

#### ➤ **Podet km 362+404 (km proiectat 362+045.34)**

Podetul este amplasat între stațiile Drobeta Est Nouă și Drobeta, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349720.2811m, E=314516.2393m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.53 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.84 m.



### ➤ **Podetș km 362+600 (km proiectat 362+210.67)**

Podetșul este amplasat între stațiile Drobeta Est Nouă și Drobeta, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=349669.1617m, E=314359.4824m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 16 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.9 m.

### ➤ **Podetș km 362+839 (km proiectat 362+441.38)**

Podetșul este amplasat între stațiile Drobeta Est Nouă și Drobeta, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=349595.354, E=314142.0555. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Considerând starea destul de bună a podetșului, potrivit expertizei, acesta se poate reabilita. Pentru reabilitarea podetșului se vor executa următoarele lucrări:

- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

### ➤ **Podetș km 363+000 (km proiectat 362+629.44)**

Podetșul este amplasat între stațiile Drobeta Est Nouă și Drobeta, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=349608.0319m, E=313955.1491m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:





- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 364+352 (km proiectat 363+967.88)**

Podețul este amplasat în stația Drobeta St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349641.8266m, E=312618.2704m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Bresniter. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 366+375 (km proiectat 366+023.11)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349938.2492m, E=310588.8855m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Breznitei. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;





- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 366+893 (km proiectat 366+542.42)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350239.2665m, E=310176.4439m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Fantanele Schelei. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 367+714 (km proiectat 367+364.09)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350721.5449m, E=309520.3981m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Rapa Înalta. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;





- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 368+628 (km proiectat 368+279.64)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351208.6833m, E=308748.042m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 22.2 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 28 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.81 m.

#### ➤ **Podeț km 368+950 (km proiectat 368+510.59)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351351.5818m, E=308566.8608m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 369+124 (km proiectat 368+773.88)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351523.9006m, E=308367.967m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 2.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 14 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.74 m.

#### ➤ **Podeț km 369+377 (km proiectat 369+029.22)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351724.0195m, E=308209.6949m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.18 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;



- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.78 m.

#### ➤ **Podeț km 369+600 (km proiectat 369+251.67)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351879.4212m, E=308051.0143m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.51 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 13 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.37 m.

#### ➤ **Podeț km 369+889 (km proiectat 369+544.51)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=352105.7813m, E=307868.0103m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:





- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 370+005 (km proiectat 369+656.91)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=352200.1923m, E=307807.0817m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 370+590 (km proiectat 370+245.74)**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=352679.8438m, E=307466.4317m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 371+287 (km proiectat 370+936.99)**

Podetul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353295.6244m, E=307155.5578m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 371+430 (km proiectat 371+079.86)**

Podetul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353425.9805m, E=307097.0887m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit





permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 371+624 (km proiectat 371+273.7)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353591.1098m, E=306996.1519m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 21 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 13 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.51 m.

#### ➤ **Podeț km 371+900 (km proiectat 371+547.69)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353815.5246m, E=306838.9624m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit



permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 372+145 (km proiectat 371+795.11)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=354025.7903m, E=306709.0137m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 372+293 (km proiectat 371+938.04)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax



podeț-ax albie N=354152.3774m, E=306642.646m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 372+396 (km proiectat 372+045.3)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=354247.3735m, E=306592.8419m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.23 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 34 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.73 m.

#### ➤ **Podeț km 372+594 (km proiectat 372+244.41)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax



podeț-ax albie N=354423.7177m, E=306500.389m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 372+735 (km proiectat 372+375.74)**

Podețul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=354539.738m, E=306438.8621m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 372+831 (km proiectat 372+478.68)**



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



Poduțul este amplasat în stația Gura Văii Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax poduț-ax albă  $N=354624.5184m$ ,  $E=306380.7103m$ . Poduțul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului poduț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea poduțului existent;
- Realizarea unui poduț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea poduțului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În poduț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.4% iar la capetele poduțului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate poduțele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 373+049 (km proiectat 372+694.5), peste râul Jidostita.**

Podul existent este construit în anul 1968. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în reabilitarea a suprastructurii existente de tip **boltă de beton armat** și a infrastructurii existente din beton. Racordarea cu terasamentele este realizată prin sferturi de con. Considerând poziția strategică a structurii și importanța podului, potrivit expertizei, este convenabil reabilitarea podului.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 14.84 m.

➤ **Poduț km 373+266 (km proiectat 372+910.91)**

Poduțul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax poduț-ax albă  $N=354924.0753m$ ,  $E=306069.3601m$ . Poduțul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului poduț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea poduțului existent;
- Realizarea unui poduț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea poduțului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;





- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 373+311 (km proiectat 372+961.53)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=354958.2318m, E=306032.0041m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 373+400 (km proiectat 373+047.39)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355011.2284m, E=305964.5078m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.32 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.68 m.

#### ➤ **Podeț km 373+435 (km proiectat 373+084.82)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355031.9281m, E=305933.3267m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 373+508 (km proiectat 373+155.95)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355068.3681m, E=305872.2445m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 373+573 (km proiectat 373+221.77)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355101.5177m, E=305815.3817m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 373+654 (km proiectat 373+302.05)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355141.9499m, E=305746.0267m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.68 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.23 m.

#### ➤ **Podeț km 373+893 (km proiectat 373+539.93)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355261.7557m, E=305540.5189m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.46 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.67 m.

#### ➤ **Podeț km 373+953 (km proiectat 373+603.62)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355293.9111m, E=305485.5423m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 374+029 (km proiectat 373+675.93)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=355332.3167m, E=305424.2837m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 374+106 (km proiectat 373+752.63)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=355376.3581m, E=305361.498m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are





debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 374+180 (km proiectat 373+828.06)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355421.0183m, E=305300.7103m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 374+280 (km proiectat 373+923.49)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355477.5301m, E=305223.8123m. Podețul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km 374+471 (km proiectat 374+116.46), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1968 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 10.09 m.

➤ **Podeț km 374+620 (km proiectat 374+266.9)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355673.9152m, E=304942.2868m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;



- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 374+667 (km proiectat 374+320.54)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355700.9548m, E=304895.9626m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 374+742 (km proiectat 374+383.03)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355731.5436m, E=304841.4711m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 374+958 (km proiectat 374+602.59)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355838.9668m, E=304649.9852m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 375+098 (km proiectat 374+743.01)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=355912.6537m, E=304530.5348m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 375+376 (km proiectat 375+020.08)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=356073.3713m, E=304304.8416m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 375+447 (km proiectat 375+093.71)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=356116.107m, E=304244.883m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.56 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;





- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.59 m.

➤ **Podeț km 375+577 (km proiectat 375+221.84)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=356190.4751m, E=304140.5437m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.81 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.9 m.

➤ **Pod km 375+732 (km proiectat 375+374.46), peste râul Padina Gardului.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 35.3 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.



Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 10.15 m.

#### ➤ **Podet km 375+781 (km proiectat 375+427.48)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=356309.8309m, E=303973.0862m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 375+931 (km proiectat 375+572.59)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=356394.0544m, E=303854.9197m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 376+034 (km proiectat 375+679.4)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=356456.251m, E=303768.0879m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 376+086 (km proiectat 375+730.78)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=356487.4732m, E=303727.2863m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 376+283 (km proiectat 375+919.02)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=356614.0328m, E=303588.1225m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetle, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 376+401 (km proiectat 376+045.46), peste râul Padina Mica.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 21.1 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 376+489 (km proiectat 376+131.96), peste râul Padina Scarpiei.**



Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 35.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 8.85 m.

#### ➤ **Podet km 376+643 (km proiectat 376+279.96)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=356871.9579m, E=303335.6302m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 376+762 (km proiectat 376+403.38)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=356962.2814m, E=303251.5665m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.5 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;





- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.53 m.

#### ➤ **Podeț km 376+866 (km proiectat 376+510.99)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=357046.9322m, E=303185.1775m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 376+970 (km proiectat 376+610.55)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=357129.8925m, E=303130.1784m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.63 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.17 m.

#### ➤ **Podeț km 377+100 (km proiectat 376+748.18)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=357250.9987m, E=303064.928m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 377+220 (km proiectat 376+864.39)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=357357.2551m, E=303017.8819m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.29 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.72 m.

#### ➤ **Podet km 377+503 (km proiectat 377+138.5)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=357606.9982m, E=302905.0263m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 377+622 (km proiectat 377+261.95), peste râul Viaductul Vir.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 52.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.



Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 12.56 m.

#### ➤ **Podet km 377+770 (km proiectat 377+414.23)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=357850.5785m, E=302776.0588m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.22 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 7.8% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.75 m.

#### ➤ **Podet km 377+887 (km proiectat 377+531.53)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=357948.868m, E=302712.043m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 378+098 (km proiectat 377+742.62)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=358128.8794m, E=302601.9436m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 378+233 (km proiectat 377+874.7), peste râul Slatinicul Mic.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 65 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablău nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 13.16 m.

#### ➤ **Pod km 378+472 (km proiectat 378+113.41), peste râul Slatinicul Mare.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 29.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent





și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 4 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 378+750 (km proiectat 378+391.67)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=358609.4908m, E=302175.0519m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 378+825 (km proiectat 378+469.82)**

Podetul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vânciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=358656.1714m, E=302112.3755m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;



- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 378+931 (km proiectat 378+572.36)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=358714.5684m, E=302028.104m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte la căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 379+055 (km proiectat 378+651.26)**

Podețul este amplasat între stațiile Gura Văii și Vârciorova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=358758.161m, E=301962.34m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte la căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 379+297 (km proiectat 378+937.93), peste râul Oreva.**

Podul existent este construit în anul 1968, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 2 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 11.68 m.

➤ **Podeț km 379+469 (km proiectat 379+111.25)**

Podețul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=359053.8589m, E=301611.3903m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului.

➤ **Podet km 379+642 (km proiectat 379+286)**

Podetul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=359194.6636m, E=301508.6321m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 379+795 (km proiectat 379+437.64)**

Podetul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=359324.3969m, E=301430.1327m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 379+989 (km proiectat 379+633.32)**

Podetul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=359495.3765m, E=301334.9751m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.42 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.15 m.

#### ➤ **Podet km 380+356 (km proiectat 379+997.55)**

Podetul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=359784.3979m, E=301114.795m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.





Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 380+546 (km proiectat 380+186.9)**

Podețul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=359908.6728m, E=300972.3452m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.89 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.57 m.

➤ **Podeț km 380+633 (km proiectat 380+275.75)**

Podețul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=359954.1082m, E=300896.0628m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 380+816 (km proiectat 380+459.42)**

Podetul este amplasat în stația Vârciorova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=360039.2796m, E=300733.6539m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 380+946 (km proiectat 380+586.98), peste râul Varciorova.**

Podul existent este construit în anul 1967 și are o diferență de 24.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 2 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 5.22 m.

#### ➤ **Podet km 381+096 (km proiectat 380+737.36)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=360252.0147m, E=300558.1148m. Podetul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 381+144 (km proiectat 380+789.38)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360295.5446m, E=300529.635m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 381+459 (km proiectat 381+099.66), peste râul Vodita.**

Podul existent este construit în anul 1965 și are o diferență de 22.3 cm între axul proiectat și axul



existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 7 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 381+662 (km proiectat 381+298.41)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=360696.9396m, E=300216.7644m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 381+916 (km proiectat 381+556.5), peste râul Bahna Mica.**

Podul existent este construit în anul 1968, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 382+073 (km proiectat 381+714.665), peste râul Bahna Mare.**

Podul existent este construit în anul 1968, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția



proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 7 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 382+287 (km proiectat 381+933.06)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361045.3484m, E=299700.1621m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 382+429 (km proiectat 382+074.47)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361111.6759m, E=299575.2813m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;





- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 382+835 (km proiectat 382+480.38)**, peste râul Jupalnic.

Podul existent este construit în anul 1968, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 3 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilite având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 10.48 m.

➤ **Pod km 383+139 (km proiectat 382+779.61)**, peste râul Dunarea.

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 21.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilite având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 9.47 m.

➤ **Pod km 383+202 (km proiectat 382+842.46)**, peste râul La Balon Ii.

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 23.6 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilite având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 8.99 m.

➤ **Podeț km 383+316 (km proiectat 382+961.55)**



Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=361180.0297m, E=298713.6813m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 383+411 (km proiectat 383+056.58)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=361167.3428m, E=298619.5303m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Pod km 383+645 (km proiectat 383+285.61), peste râul Valea Târziului.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 25.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 3 deschideri de 30 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 383+765 (km proiectat 383+405.57)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361129.2705m, E=298273.7566m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 383+827 (km proiectat 383+467.11)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361108.2874m, E=298215.9154m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 383+862 (km proiectat 383+502.34)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=361095.4801m, E=298183.0959m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 384+012 (km proiectat 383+654.29), peste râul Valea Palangei.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 26.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 3 deschideri de 18, 30 și 18 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 8.71 m.

➤ **Pod km 384+148 (km proiectat 383+786.23)**, peste râul AdaVale fără numeKaleh.

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 27.8 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 3 deschideri de 16.5, 27.5 și 16.5 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 384+274 (km proiectat 383+912.81)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=360885.1946m, E=297834.3236m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.26 m.

➤ **Podet km 384+465 (km proiectat 384+106.48)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=360789.0083m, E=297667.1981m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:





- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 384+621 (km proiectat 384+265.65)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360731.3151m, E=297518.8521m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.82 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.61 m.

#### ➤ **Podeț km 384+708 (km proiectat 384+352.6)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360699.8355m, E=297437.8007m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 384+818 (km proiectat 384+463.01)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360660.8142m, E=297334.5255m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte de căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.7 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.42 m.

#### ➤ **Podeț km 384+947 (km proiectat 384+592.74)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360627.096m, E=297209.3477m. Podețul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 385+021 (km proiectat 384+665.59)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360613.2762m, E=297137.8208m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 385+110 (km proiectat 384+749.81)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de



intersecție ax podeț-ax albie N=360597.4533m, E=297055.1006m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 385+252 (km proiectat 384+896.83)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360566.8823m, E=296911.3212m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.35 m.

#### ➤ **Podeț km 385+375 (km proiectat 385+015.6)**



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



Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360537.7973m, E=296796.1675m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 385+574 (km proiectat 385+213.09)**

Podețul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=360500.4433m, E=296602.711m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.28 m.





➤ **Podetș km 385+976 (km proiectat 385+604.41)**

Podetșul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=360649.2582m, E=296253.9789m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 7.2% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podetș km 386+067 (km proiectat 385+705.9)**

Podetșul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=360731.6181m, E=296195.0419m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Podet km 386+350 (km proiectat 385+986.94)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361002.6529m, E=296132.481m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 386+531 (km proiectat 386+197.12)**

Podetul este amplasat între stațiile Vârciorova și Orșova, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=361207.0858m, E=296089.5724m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.3 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.83 m.

➤ **Pod km 386+983 (km proiectat 386+619.44)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1968 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.72 m.

➤ **Podeț km 387+531 (km proiectat 387+146.33)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=362029.6305m, E=295623.4228m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 387+635 (km proiectat 387+281.94)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=362152.5734m, E=295566.2944m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Lui Ivan. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 22.2 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 11 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.35 m.

#### ➤ **Podeț km 387+820 (km proiectat 387+452.27)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=362313.0158m, E=295509.1399m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu un timpan și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 387+925 (km proiectat 387+560.5)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=362415.7016m, E=295475.0143m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;



- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 388+016 (km proiectat 387+650.81)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=362503.9567m, E=295456.1186m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 388+121 (km proiectat 387+756.41)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=362608.7991m, E=295443.5338m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:







- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 388+227 (km proiectat 387+872.2)**

Podețul este amplasat în stația Orșova St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=362723.8374m, E=295430.3608m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 388+487 (km proiectat 388+124.95), peste râul Tufan.**

Podul existent este construit în anul 1968 și are o diferență de 22.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile existente vor fi reabilitate având în vedere starea destul de bună și costul



mare de reconstruire. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con  
pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu  
asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria  
terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.59 m.

#### ➤ **Podet km 389+028 (km proiectat 388+664.77)**

Podetul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de  
intersecție ax podet-ax albie N=363509.5473m, E=295397.4255m. Podetul asigură supratraversarea căii  
ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are  
debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un  
timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de  
scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de  
3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu  
asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria  
terasamentului.

#### ➤ **Pod km 389+162 (km proiectat 388+865.58), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1967. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă  
în reabilitarea a suprastructurii existente de tip **cuvă din beton armat** și a infrastructurii existente din  
beton armat și piatră. Racordarea cu terasamentele este realizată prin aripi din piatră. Considerând  
poziția strategică a structurii și importanța podului, potrivit expertizei, este convenabil reabilitarea  
podului.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu  
asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria  
terasamentului.

#### ➤ **Podet km 389+432 (km proiectat 389+065.34)**

Podetul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de  
intersecție ax podet-ax albie N=363758.1552m, E=295100.0375m. Podetul asigură supratraversarea căii  
ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 389+534 (km proiectat 389+166.12)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=363777.2469m, E=295001.1457m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 19 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 389+662 (km proiectat 389+289.67)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=363794.0964m, E=294878.7502m. Podețul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.62 m.

#### ➤ **Podeț km 389+764 (km proiectat 389+397.53)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=363808.7448m, E=294771.8895m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 6.4 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.89 m.

#### ➤ **Podeț km 389+932 (km proiectat 389+566.63)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de



intersecție ax podeț-ax albie  $N=363844.3566m$ ,  $E=294607.0824m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.35 m.

#### ➤ **Podeț km 390+150 (km proiectat 389+782.02)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie  $N=363965.6948m$ ,  $E=294431.0824m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 390+692 (km proiectat 390+341.5)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de





intersecție ax podeț-ax albie  $N=364267.0903m$ ,  $E=293965.8283m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 5.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.26 m.

➤ **Pod km 391+375 (km proiectat 390+829.55)**, peste râul Cerna.

Podul existent este construit în anul 1955 și are o diferență de 32 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.79 m.

➤ **Podeț km 392+020 (km proiectat 391+479.95)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie  $N=365191.4993m$ ,  $E=294139.6388m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 392+418 (km proiectat 391+836.01)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=365499.2327m, E=294005.9328m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 392+540 (km proiectat 391+978.45)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=365554.1225m, E=293874.904m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 392+652 (km proiectat 392+107.2)**

Podețul este amplasat între stațiile Orșova și Valea Cernei, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=365616.4803m, E=293763.1648m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj inferior km 392+874 (km proiectat 392+328.85), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1963 și are o diferență de 25 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 393+183 (km proiectat 392+638.17)**





Podetul este amplasat în stația Valea Cernei Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=366110.0244m, E=293634.1166m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Ogasul Seracovei Mici. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 32 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.3% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 24 m în amonte și cca. 14 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.89 m.

#### ➤ **Podet km 393+935 (km proiectat 393+390.33)**

Podetul este amplasat în stația Valea Cernei Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=366861.733m, E=293653.1433m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Ogasul Pitigoiului. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 32.9 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 33 m în amonte și cca. 23 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.57 m.

#### ➤ **Podet km 394+679 (km proiectat 394+135.13)**

Podetul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=367592.0306m, E=293799.304m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 395+735 (km proiectat 395+192.19)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=368633.9584m, E=293975.7253m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 15.4 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.61 m.

#### ➤ **Podeț km 396+197 (km proiectat 395+649.51)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=369086.2422m, E=294043.408m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.





Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 396+413 (km proiectat 395+869.19)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=369304.2714m, E=294062.6632m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 396+707 (km proiectat 396+161.66)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=369537.9975m, E=293902.8101m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 396+905 (km proiectat 396+362.26)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=369684.0032m, E=293768.6407m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 397+099 (km proiectat 396+556.46)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=369858.2205m, E=293683.4393m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 397+224 (km proiectat 396+678.36)**

Podetul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=369959.6013m, E=293615.895m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 397+293 (km proiectat 396+750.85)**

Podetul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=370025.8644m, E=293586.7043m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 397+600 (km proiectat 397+029.06)**

Podețul este amplasat între stațiile Valea Cernei și Topleț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=370285.756m, E=293491.5607m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 397+886 (km proiectat 397+313.78), peste râul Sacarstita.**

- Podul existent este construit în anul 2018. Podul este din **grinzi metalice înglobate în beton**, cu infrastructura din beton armat. Racordarea cu terasamentele este realizată prin sferturi de con și



ziduri de sprijin. Considerând starea bună a podului și faptul că structura este nouă, nu sunt necesare intervenții.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.79 m.

#### ➤ **Podet km 397+937 (km proiectat 397+372.48)**

Podetul este amplasat în stația Topleț Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=370607.6797m, E=293374.232m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 398+768 (km proiectat 398+229.5)**

Podetul este amplasat în stația Topleț Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=371429.7989m, E=293238.5453m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Gulerani. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.26 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;





- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.45 m.

#### ➤ **Podet km 398+932 (km proiectat 398+394.73)**

Podetul este amplasat în stația Topleț Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=371576.2033m, E=293315.1397m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Guleran. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 4.9 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.49 m.

#### ➤ **Pod km 400+240 (km proiectat 399+703.41), peste râul Erdesita.**

Podul existent este construit în anul 1978 și are o diferență de 26 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.57 m.

#### ➤ **Podet km 400+720 (km proiectat 400+190.97)**

Podetul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=373169.9754m, E=293390.0844m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 400+917 (km proiectat 400+378.88)**

Podețul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=373312.4128m, E=293512.2047m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 4.41 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 19 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.4 m.

#### ➤ **Podeț km 401+122 (km proiectat 400+582.98)**

Podețul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=373384.2961m, E=293699.4265m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.525 mc/s.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 19 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.33 m.

#### ➤ **Podet km 401+670 (km proiectat 401+152.41)**

Podetul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=373748.2878m, E=294032.0621m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 402+249 (km proiectat 401+710.23)**

Podetul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=374181.5278m, E=293690.943m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 402+634 (km proiectat 402+100.85)**

Podețul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=374467.5342m, E=293424.8898m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 8.9 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A2 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.25 m.

#### ➤ **Podeț km 403+943 (km proiectat 403+413.25)**

Podețul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=375693.6534m, E=293377.2709m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă



maxim cu probabilitate de 1% este 7.21 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.76 m.

#### ➤ **Podeț km 404+106 (km proiectat 403+578.4)**

Podețul este amplasat între stațiile Topleț și Băile Herculane, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=375847.8516m, E=293436.4101m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 404+621 (km proiectat 404+091.16)**

Podețul este amplasat în stația Băile Herculane St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=376326.6082m, E=293620.0262m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit





permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A2 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 10.4% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 13 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 404+886 (km proiectat 404+359.16)**

Podețul este amplasat în stația Băile Herculane St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=376576.836m, E=293715.9952m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 15.4 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.52 m.

#### ➤ **Podeț km 405+828 (km proiectat 405+297.71)**

Podețul este amplasat în stația Băile Herculane St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție



ax podeț-ax albie N=377503.0382m, E=293748.1762m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.89 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.44 m.

#### ➤ **Podeț km 406+047 (km proiectat 405+518.79)**

Podețul este amplasat între stațiile Băile Herculane și Mehadia Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=377719.8869m, E=293705.1299m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Ogasul Iazului. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 406+188 (km proiectat 405+659.79)**

Podețul este amplasat între stațiile Băile Herculane și Mehadia Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=377856.3522m, E=293669.9447m. Podețul asigură



supratraversarea căii ferate peste râul Ogasul Matisului. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 406+634 (km proiectat 406+104.62)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Nouă Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=378282.8535m, E=293543.7379m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.57 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.61 m.

#### ➤ **Podeț km 406+975 (km proiectat 406+446.02)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Nouă Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=378617.2758m, E=293475.1082m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 11.9 mc/s.



Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 14 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.27 m.

#### ➤ **Podeț km 407+260 (km proiectat 406+735.85)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Nouă Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=378901.3306m, E=293417.5382m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 407+689 (km proiectat 407+160.27)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Nouă Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=379317.2936m, E=293333.2341m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:





- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 407+878 (km proiectat 407+349.11)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Nouă Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=379502.3611m, E=293295.6774m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 408+799 (km proiectat 408+270.16)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Veche St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=380310.9021m, E=292897.1949m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 16 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;





- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.69 m.

➤ **Pod km 409+139 (km proiectat 408+609.67), peste râul Belareca Mic.**

Podul existent este construit în anul 1911 și are o diferență de 20.9 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.37 m.

➤ **Podeț km 409+714 (km proiectat 409+185.56)**

Podețul este amplasat în stația Mehadia Veche St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=380961.8906m, E=292292.9596m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului.

➤ **Podet km 409+758 (km proiectat 409+228.73)**

Podetul este amplasat în stația Mehadia Veche St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=381002.2033m, E=292277.5152m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 409+922 (km proiectat 409+395.92), peste râul Belareca.**

Podul existent este construit în anul 1912 și are o diferență de 54.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 110 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.09 m.

➤ **Podet km 410+205 (km proiectat 409+675.42)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=381383.1348m, E=292048.5213m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 410+576 (km proiectat 410+046.64)**

Podețul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=381685.3693m, E=291834.7152m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Sverdln. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.26 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.35 m.

#### ➤ **Pod km 410+661 (km proiectat 410+131.99), peste râul Sverdln.**

Podul existent este construit în anul 1931 și are o diferență de 33.6 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablîer nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.16 m.

➤ **Podet km 410+791 (km proiectat 410+238.96)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=381801.8651m, E=291682.1021m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perete din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 411+204 (km proiectat 410+681.52)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=382153.5444m, E=291442.7839m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.26 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perete din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.7% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.25 m.

#### ➤ **Podet km 411+558 (km proiectat 411+028.7)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=382495.1496m, E=291380.8173m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.26 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.77 m.

#### ➤ **Podet km 411+709 (km proiectat 411+181.6)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=382640.6526m, E=291336.1177m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 7.4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria





terasamentului.

➤ **Podet km 412+001 (km proiectat 411+473.88)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=382872.7275m, E=291160.1121m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Rlpa Neagra. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 412+303 (km proiectat 411+776.14)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=383166.9949m, E=291116.3984m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Podetș km 412+416 (km proiectat 411+886.96)**

Podetșul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=383277.7267m, E=291120.4832m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 14.7% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podetș km 412+476 (km proiectat 411+948.08)**

Podetșul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablanița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=383338.5218m, E=291114.9562m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Podet km 413+216 (km proiectat 412+687.85)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=383893.6097m, E=290646.7487m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 413+885 (km proiectat 413+354.9), peste râul Mehadica.**

Podul existent este construit în anul 1970 și are o diferență de 25.8 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 36 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.78 m.

➤ **Pasaj inferior km 414+199 (km proiectat 413+666.4), peste drumul .**

Podul existent este construit în anul 1970, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**.

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.61 m.

➤ **Pod km 414+558 (km proiectat 414+035.4), peste râul Mehadica.**

Podul existent este construit în anul 1970 și are o diferență de 25 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajți de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.46 m.

➤ **Podet km 415+138 (km proiectat 414+597.54)**

Podetul este amplasat între stațiile Mehadia Veche și Iablașița, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=384741.6839m, E=289309.8995m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 415+400 (km proiectat 414+868.82)**

Podetul este amplasat în stația Iablașița St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=384997.7702m, E=289398.2644m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 416+543 (km proiectat 416+191.98)**

Podețul este amplasat în stația Iablanița St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=386231.1843m, E=289045.305m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj superior km 416+900 (km proiectat 416+546.52), peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi beton precomprimat tip T cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,00 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pasajul superior existent are o lungime care nu asigură gabaritul căii ferate dublate. Din acest motiv este necesară demolarea și reconstrucția unui pasaj nou mai lung.





Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 417+190 (km proiectat 416+877.5)**

Podetul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=386682.7668m, E=289425.2396m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 418+403 (km proiectat 418+047.23)**

Podetul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=387528.8189m, E=290084.2595m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 418+921 (km proiectat 418+566.44)**

Podetul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=388036.9244m, E=290139.3379m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 419+292 (km proiectat 418+943.3)**

Podetul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=388410.6603m, E=290090.9127m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.



Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 419+547 (km proiectat 419+193.92)**

Podețul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă  $N=388656.9575m$ ,  $E=290046.459m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 419+929 (km proiectat 419+575.6)**

Podețul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă  $N=389004.0014m$ ,  $E=289889.4623m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte de căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.67 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 25 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.36 m.

➤ **Podeț km 421+057 (km proiectat 420+702.84)**

Podețul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=390079.2339m, E=290064.1054m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Plugova. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 5.7 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 36 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.8 m.

➤ **Podeț km 421+550 (km proiectat 421+176.36)**

Podețul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=390549.7833m, E=290117.0624m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Podet km 422+170 (km proiectat 421+819.52)**

Podetul este amplasat între stațiile Iablanița și Crușovăț, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=391165.7345m, E=290024.5266m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 21.8 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.17 m.

➤ **Pasaj inferior km 422+480 (km proiectat 422+128.49), peste un drum.**

Podul existent este construit în anul 1877 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 422+790 (km proiectat 422+437.27)**

Podetul este amplasat în stația Crușovăț St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=391713.9646m, E=289739.8184m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 8.8 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;





- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.13 m.

#### ➤ **Podeț km 423+220 (km proiectat 422+848.11)**

Podețul este amplasat în stația Crușovăț St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=392009.1586m, E=289458.7596m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.47 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.2% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 20 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.11 m.

#### ➤ **Podeț km 423+574 (km proiectat 423+227.17)**

Podețul este amplasat în stația Crușovăț St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=392258.2109m, E=289172.9984m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Ogasul Draghlmăc. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;



- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 426+471 (km proiectat 426+069.11)**

Podețul este amplasat între stațiile Crușovăț și Domașnea Cornea, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=394924.6995m, E=289008.2362m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 426+521 (km proiectat 426+118.84)**

Podețul este amplasat între stațiile Crușovăț și Domașnea Cornea, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=394973.8017m, E=289000.3607m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.36 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.4% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 20 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.19 m.

#### ➤ **Podeț km 427+071 (km proiectat 426+670.16)**

Podețul este amplasat între stațiile Crușovăț și Domașnea Cornea, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=395523.9189m, E=288975.0995m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 431+057 (km proiectat 430+609.2), peste râul Domașnea.**

Podul existent este construit în anul 1929 și are o diferență de 19.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.89 m.



➤ **Podetș km 442+321 (km proiectat 441+436.65)**

Podetșul este amplasat în stația Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=408778.1295m, E=288483.1622m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podetș km 442+567 (km proiectat 441+681.86)**

Podetșul este amplasat în stația Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=409016.9609m, E=288436.5423m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 442+796 (km proiectat 441+910.94), peste râul Criva.**



Podul existent este construit în anul 1961 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.29 m.

#### ➤ **Podet km 443+489 (km proiectat 442+605.05)**

Podetul este amplasat în stația Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=409874.3982m, E=288136.8118m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km 443+952 (km proiectat 443+066.75), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1930 și are o diferență de 83.9 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu o deschidere de 30 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.96 m.

#### ➤ **Podet km 444+304 (km proiectat 443+420.38)**

Podetul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de





intersecție ax podeț-ax albie N=410614.2107m, E=287800.1416m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 444+734 (km proiectat 443+848.54)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411032.9865m, E=287877.8042m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 445+005 (km proiectat 444+122.7)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411299.0238m, E=287944.0451m. Podețul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 445+168 (km proiectat 444+292.12)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411463.6939m, E=287983.8059m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.41 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.85 m.

#### ➤ **Podeț km 445+397 (km proiectat 444+469.68)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411640.6475m, E=287985.9223m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 32.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 445+485 (km proiectat 444+599.91)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411770.6762m, E=287979.8137m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.27 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.13 m.

#### ➤ **Podeț km 445+634 (km proiectat 444+768.28)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411930.5353m, E=288027.6334m. Podețul asigură supratraversarea căii



ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 445+723 (km proiectat 444+837.3)**

Podețul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=411992.5409m, E=288057.9249m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.976 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.3% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.93 m.



➤ **Podetș km 446+085 (km proiectat 445+196.42)**

Podetșul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=412338.282m, E=288137.8148m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podetș km 446+212 (km proiectat 445+324.84)**

Podetșul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podetș-ax albie N=412428.2108m, E=288228.114m. Podetșul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podetș (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetșului existent;
- Realizarea unui podetș nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetșului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podetș se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.





➤ **Pod km 446+709 (km proiectat 445+799.2), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1931 și are o diferență de 38.3 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi inimă plină cale sus cu 2 deschideri de 30 și 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 11.35 m.

➤ **Podet km 447+268 (km proiectat 446+382.16)**

Podetul este amplasat între stațiile Teregova și Armeniș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=413300.4738m, E=288437.872m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 447+984 (km proiectat 447+097.78)**

Podetul este amplasat în stația Armeniș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=413909.2772m, E=288643.9679m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.48 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 7.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.47 m.

➤ **Pod km 448+100 (km proiectat 447+225.69), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1934, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m.**

Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con preate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 6.69 m.

➤ **Podeț km 448+248 (km proiectat 447+360.28)**

Podețul este amplasat în stația Armeniș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=414139.8147m, E=288762.4235m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste Valea Bibarilor. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 21.8 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 15 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.12 m.



➤ **Podet km 449+041 (km proiectat 448+156.72)**

Podetul este amplasat în stația Armeniș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=414921.3274m, E=288675.4059m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Ogas Curicova. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.77 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.8% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 17 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.59 m.

➤ **Podet km 449+479 (km proiectat 448+595.22)**

Podetul este amplasat în stația Armeniș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=415333.557m, E=288547.0267m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.728 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.14 m.



➤ **Podet km 449+629 (km proiectat 448+744.23)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=415457.8694m, E=288464.9686m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.28 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu un timpan și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 25% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 16 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.91 m.

➤ **Podet km 449+889 (km proiectat 449+004.87)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=415703.7448m, E=288382.3984m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 15.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.69 m.

➤ **Podet km 449+970 (km proiectat 449+085.36)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă  $N=415782.3997m$ ,  $E=288365.316m$ . Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte la căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.13 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.73 m.

➤ **Podet km 450+033 (km proiectat 449+148.02)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă  $N=415843.0946m$ ,  $E=288349.7657m$ . Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din plozi din amonte la căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.48 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 8% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria





terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.68 m.

➤ **Podet km 450+152 (km proiectat 449+265.64)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albă N=415955.3983m, E=288314.8375m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 450+527 (km proiectat 449+642.33), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1877 și are o diferență de 19.1 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 9.94 m.

➤ **Pod km 450+855 (km proiectat 449+977.36), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1933 și are o diferență de 29.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 13.88 m.



➤ **Pod km 451+403 (km proiectat 450+520.49), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1932 și are o diferență de 25.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate și zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 12.03 m.

➤ **Podet km 451+595 (km proiectat 450+710.11)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=417291.6134m, E=288159.716m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 452+167 (km proiectat 451+283.39)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=417781.6133m, E=288264.0442m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 452+315 (km proiectat 451+431.09)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=417905.4921m, E=288184.1429m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.456 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scârilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.8% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.92 m.

#### ➤ **Pod km 452+614 (km proiectat 451+727.85), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1877 și are o diferență de 19.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 4.34 m.

➤ **Podet km 452+849 (km proiectat 451+962.84)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=418397.3343m, E=287985.7619m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 2.6 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 8% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.85 m.

➤ **Podet km 452+928 (km proiectat 452+043.14)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=418477.3658m, E=287988.6752m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.992 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 30% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 20 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.67 m.

➤ **Podet km 453+150 (km proiectat 452+263.48)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=418693.7566m, E=288030.17m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 4.7% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 453+304 (km proiectat 452+418.91)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=418846.3254m, E=288059.8555m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.56 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria





terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.02 m.

➤ **Podet km 453+423 (km proiectat 452+537.62)**

Podetul este amplasat între stațiile Armeniș și Slatina Timiș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=418964.1057m, E=288070.6805m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.25 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.6% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.48 m.

➤ **Pod km 454+097 (km proiectat 453+165.65), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1955, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 50 și 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate. Podul înlocuiește două poduri existente poziționate la km ex. 454+097 și 454+168.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 8.66 m.

➤ **Podet km 454+236 (km proiectat 453+350.79)**

Podetul este amplasat în stația Slatina Timiș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=419698.6477m, E=288253.3743m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.832 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A2 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 12 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.27 m.

#### ➤ **Podeț km 454+495 (km proiectat 453+609.99)**

Podețul este amplasat în stația Slatina Timiș St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=419908.9086m, E=288404.9483m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 0.864 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A1 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1 m.

#### ➤ **Pasaj inferior km 454+669 (km proiectat 453+781.12), peste drumul DC18.**

Podul existent este construit în anul 1877 și are o diferență de 51.4 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 455+306 (km proiectat 454+425.88), peste o vale fără nume.**

Podul existent este construit în anul 1877 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 6.2 m.

➤ **Podet km 456+015 (km proiectat 455+130.96)**

Podetul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=421406.7867m, E=288425.9783m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km 456+138 (km proiectat 455+279.45)**

Podetul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=421553.3482m, E=288402.1243m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 456+392 (km proiectat 455+508.01)**

Podețul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=421778.9397m, E=288365.4075m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 457+400 (km proiectat 456+515.92)**

Podețul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=422773.7594m, E=288203.4928m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;



- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 457+847 (km proiectat 456+963.59)**

Podețul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=423219.8897m, E=288168.0839m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 16.3 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.27 m.

#### ➤ **Podeț km 458+505 (km proiectat 457+621.16)**

Podețul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=423875.9736m, E=288123.8998m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;





- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.63 m.

➤ **Pod km 459+350 (km proiectat 458+468.35), peste râul Llova.**

Podul existent este construit în anul 1931 și are o diferență de 21.5 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 12 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.48 m.

➤ **Podeț km 459+702 (km proiectat 458+819.4)**

Podețul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=424948.4006m, E=287682.2998m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km 460+139 (km proiectat 459+257.15)**



Podetul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=425303.9204m, E=287426.8967m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 460+339 (km proiectat 459+455.34)**

Podetul este amplasat între stațiile Slatina Timiș și Vălișoara, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=425473.0154m, E=287324.5433m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 461+191 (km proiectat 460+600)**

Podetul este amplasat în stația Vălișoara Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax



podeț-ax albie  $N=426575.9256m$ ,  $E=287019.1326m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 1.97 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.38 m.

➤ **Pod km 462+081 (km proiectat 461+197.34)**, peste râul Groapa Copaclului.

Podul existent este construit în anul 1932 și nu mai prezintă siguranță decât o perioadă limitată de timp datorită degradărilor. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.09 m.

➤ **Podeț km 462+501 (km proiectat 461+618.34)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie  $N=427558.3022m$ ,  $E=286750.8967m$ . Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 3.71 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.8% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 11 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.02 m.

➤ **Pod km 463+167 (km proiectat 462+285.08)**, peste o vale fără nume.

Podul existent este construit în anul 1974 și are o diferență de 220.8 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.63 m.

➤ **Pod km 463+585 (km proiectat 462+703.96)**, peste râul Balta.

Podul existent este construit în anul 1931 și are o diferență de 284.2 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.98 m.

➤ **Pod km 465+646 (km proiectat 464+766.35)**, peste râul Ripelor.

Podul existent este construit în anul 1931 și are o diferență de 98.7 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.13 m.

➤ **Podeț km 466+116 (km proiectat 465+235.98)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de



intersecție ax podeț-ax albie N=430922.727m, E=285460.2449m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Cirtitu. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 466+210 (km proiectat 465+327.35), peste râul Bolvasnita.**

Podul existent este construit în anul 1959 și are o diferență de 23.8 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.87 m.

➤ **Podeț km 467+731 (km proiectat 466+851.1)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=432376.027m, E=284760.072m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scăriilor de acces cu balustradă;





- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 3.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 467+858 (km proiectat 466+980.41)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=432495.2313m, E=284709.9579m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 27.1 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 18 m în amonte și cca. 14 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.35 m.

#### ➤ **Podeț km 468+198 (km proiectat 467+319.33)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=432807.6642m, E=284578.6094m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 468+687 (km proiectat 467+808.9)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=433258.9737m, E=284388.8765m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 469+002 (km proiectat 468+124.23)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=433549.6602m, E=284266.6703m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 469+262 (km proiectat 468+385.09)**

Podețul este amplasat între stațiile Vălișoara și Balta Sărată, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=433790.1336m, E=284165.574m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 471+017 (km proiectat 470+140.25)**

Podețul este amplasat în stația Balta Sărată St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=435366.9485m, E=283422.9205m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 471+251 (km proiectat 470+372.48)**

Podețul este amplasat în stația Balta Sărată St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=435469.4937m, E=283214.7118m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A1 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 471+490 (km proiectat 470+609.93)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=435570.5991m, E=282999.8626m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 471+856 (km proiectat 470+980.33), peste râul Timiș.**

Podul existent este construit în anul 1913 și are o diferență de 18.1 cm între axul proiectat și axul existent. Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.12 m.

➤ **Podeț km 472+002 (km proiectat 471+128.18)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=435788.9379m, E=282529.8512m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km 472+296 (km proiectat 471+423.47), peste râul Valisoara.**

Podul existent este construit în anul 1973, având consumată durata de viață la oboseală. Soluția





proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în dezafectarea podului existent și realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.81 m.

#### ➤ **Podet km 473+167 (km proiectat 472+286.98)**

Podetul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=436687.9557m, E=281991.6864m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C2;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km 473+618 (km proiectat 472+739.12)**

Podetul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=437129.431m, E=281907.351m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste râul Roi. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 18.3 mc/s.

Pentru realizarea noului podet (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podetului existent;
- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 20 m în amonte și cca. 16 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 0.36 m.

#### ➤ **Podeț km 474+034 (km proiectat 473+157.36)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=437490.2377m, E=281696.829m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 474+235 (km proiectat 473+358.32)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=437660.4809m, E=281590.048m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km 474+436 (km proiectat 473+557.46)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=437829.1822m, E=281484.234m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Debit de apă maxim cu probabilitate de 1% este 2.5 mc/s.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C1;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A1;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 2.7% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.14 m.

#### ➤ **Podeț km 474+891 (km proiectat 474+013.01)**

Podețul este amplasat între stațiile Balta Sărată și Caransebeș, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=438215.1012m, E=281242.1754m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amontele căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț (pe baza recomandării expertului) se vor executa următoarele lucrări:

- Demolarea podețului existent;
- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip 2 X C2;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 0+760 (Legatura Dudașu),** peste o vale fără nume.

Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 2 deschideri de 36 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forți de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 1+751 (Legatura Dudașu),** peste un drum.

Soluția proiectată, pe baza recomandării expertului, constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 312+236.97,** peste un drum.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m.** Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Podul înlocuiește o trecere la nivel existentă la km ex. 311+742 și a fost mutat la kilometrul actual pentru a permite respectarea gabaritului drumului pe care-l traversează.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 312+470**

Podețul este amplasat între stațiile Strehaia și Ciochiuța, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=347817.3204m, E=356672.4447m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonte ale căii ferate. Valea nu are



debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 332+032.51**

Podetul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=345926.2154m, E=337574.4708m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 332+429**

Podetul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=346072.9545m, E=337206.134m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are





debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 332+629**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=346146.9735m, E=337020.3352m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 332+829**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=346220.9926m, E=336834.5365m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.



Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 333+029**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=346294.8994m, E=336648.6933m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj superior km proiectat 333+212, peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi beton precomprimat tip T cu o deschidere de 60 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajți de diametru 1,08 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 333+523.6**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.12 m.

➤ **Podet km proiectat 333+710**

Podetul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=346601.4302m, E=336042.7904m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km proiectat 334+020**

Podetul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=346795.5078m, E=335801.3615m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;





- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 334+260.65, peste drumul DN6.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 335+303.1**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=347877.356m, E=335142.9237m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Pasaj inferior km proiectat 335+557.96**, peste drumul DJ607A.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 335+909.11**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 5 deschideri de 50, 50, 80, 110 și 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forțați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 3.55 m.

➤ **Pod km proiectat 336+927.98**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.16 m.

➤ **Podet km proiectat 337+409.66**

Podetul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=349939.7897m, E=334765.2835m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.





Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 337+700**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350196.0833m, E=334629.2085m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj superior km proiectat 338+312.16, peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi beton precomprimat tip T cu o deschidere de 55 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,08 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferțurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 338+830**

Podețul este amplasat între stațiile Igiroasa și Prunișor Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351100.3908m, E=333958.1118m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;



- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 339+681.98**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 20 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 4.64 m.

➤ **Podeț km proiectat 339+970**

Podețul este amplasat în stația Prunișor Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351768.4472m, E=333035.6298m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 340+170**



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



Podețul este amplasat în stația Prunișor Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=351881.8095m, E=332870.8603m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 340+422.13**, peste drumul DC18.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 340+794.27**

Podețul este amplasat în stația Prunișor Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=352235.6531m, E=332356.5571m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 341+630**

Podețul este amplasat în stația Prunișor Nouă St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=352709.3546m, E=331668.0431m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 342+180**

Podețul este amplasat între stațiile Prunișor Noua și Drobeta Est Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353019.8714m, E=331214.0994m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeș se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podeșului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podeșele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 342+821.97**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 1.98 m.

➤ **Pod km proiectat 343+592.43**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 343+779.98**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 343+879.98**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.64 m.





### ➤ **Podeț km proiectat 344+750**

Podețul este amplasat între stațiile Prunișor Noua și Drobeta Est Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=353736.5307m, E=328757.4071m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

### ➤ **Pasaj superior km proiectat 352+226.39, peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **grinzi beton precomprimat tip T cu o deschidere de 57 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,08 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferurilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

### ➤ **Podeț km proiectat 353+180**

Podețul este amplasat între stațiile Prunișor Noua și Drobeta Est Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350529.7348m, E=321663.6852m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 353+950**

Podețul este amplasat între stațiile Prunișor Noua și Drobeta Est Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349847.6227m, E=321307.2761m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.9% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 354+270**

Podețul este amplasat între stațiile Prunișor Noua și Drobeta Est Nouă, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=349548.0676m, E=321195.0459m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;



- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 355+642.355**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 18 deschideri de 50 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forajați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 11.56 m.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 357+098.05**, peste drumul DC 21.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 367+408**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350744.9729m, E=309483.2632m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.6% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;



- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 367+595**

Podețul este amplasat între stațiile Drobeta și Gura Văii, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=350857.0482m, E=309333.6605m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu un timpan;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj inferior km proiectat 423+799.88, peste drumul DC34.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 16 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pasaj inferior km proiectat 424+520.67, peste un drum.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 424+800.58**

Podetul este amplasat în stația Crușovăț St., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=393692.7727m, E=288904.5019m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 427+022.02**

Podetul este amplasat între stațiile Crușovăț și Domașnea Cornea, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=395874.944m, E=288996.06m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria





terasamentului.

➤ **Podet km proiectat 427+361.63**

Podetul este amplasat între stațiile Crușovăț și Domașnea Cornea, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=396208.2127m, E=288943.5578m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 427+821.7, peste râul Luncavița.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 80 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forțați de diametru 1,80 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate și zidurilor de sprijin. Podul traversează râul Luncavița, care va fi deviat deoarece se suprapune aproape complet pe traseu. Cota niveleței din secțiunile care preced acest pod nu ar permite construirea de treceri: soluția este de a traversa calea ferată cu râul în acest kilometru și apoi de a o rula paralel cu aceasta până la kilometrul 426+900.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 429+179.9, peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu o deschidere de 36 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forțați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria



terasamentului.

➤ **Podet km proiectat 429+470.76**

Podetul este amplasat în stația Domașnea Cornea Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=398217.3951m, E=288584.8551m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podet km proiectat 429+580.89**

Podetul este amplasat în stația Domașnea Cornea Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=398315.9585m, E=288535.7238m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



### ➤ **Podet km proiectat 431+134.55**

Podetul este amplasat în stația Domașnea Cornea Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=399673.082m, E=287791.7458m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

### ➤ **Podet km proiectat 431+647.74**

Podetul este amplasat în stația Domașnea Cornea Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=400037.4708m, E=287430.3807m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



### ➤ **Podet km proiectat 431+924.43**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=400233.9334m, E=287235.548m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

### ➤ **Podet km proiectat 432+119.4**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=400373.1558m, E=287099.0687m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.



➤ **Pod km proiectat 432+299.89**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 2.15 m.

➤ **Podet km proiectat 432+431.1**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=400626.6626m, E=286918.5669m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pod km proiectat 432+681.17**, peste o vale fără nume.

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 5.75 m.

➤ **Podet km proiectat 432+745.76**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albie N=400892.029m, E=286749.4804m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii





ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podeț km proiectat 433+177.82**

Podețul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=401299.0308m, E=286618.8254m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Pod km proiectat 433+290.92, peste o vale fără nume.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 10 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului. Înălțimea liberă de trecere este de 8.3 m.

#### ➤ **Podet km proiectat 433+699.88**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=401812.3753m, E=286701.8675m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 434+602.52**

Podetul este amplasat între stațiile Domașnea Cornea și Poarta Nou PdO, cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=402709.2858m, E=286746.9928m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploi din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un perez din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.



Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 438+496.46**

Podețul este amplasat între stațiile Poarta Nou PdO și Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=405969.3085m, E=288426.7394m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 438+938.4**

Podețul este amplasat între stațiile Poarta Nou PdO și Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=406411.2193m, E=288421.9532m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.



Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Podeț km proiectat 439+254.05**

Podețul este amplasat între stațiile Poarta Nou PdO și Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podeț-ax albă N=406726.8464m, E=288418.1542m. Podețul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonte ale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podeț se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podeț nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podețului cu terasamentul se face în amonte cu aripi prefabricate tip A2 și în aval cu o camera de cadere;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podeț se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1% iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 439+946.24, peste un drum.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 8 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate. Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

➤ **Pasaj inferior km proiectat 440+756.4, peste drumul DN6.**

Soluția proiectată constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, **tip grindă cu zăbrele cu calea jos cu 3 deschideri de 50 m**. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fondate indirect pe piloți forajați de diametru 1,50 m. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

Pentru toate podurile, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu



asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 440+952.36**

Podetul este amplasat în stația Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=408333.8828m, E=288674.968m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.

Pentru toate podetele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

#### ➤ **Podet km proiectat 441+112.11**

Podetul este amplasat în stația Teregova Hm., cu coordonatele STEREO '70 punctului de intersecție ax podet-ax albie N=408478.261m, E=288606.5942m. Podetul asigură supratraversarea căii ferate peste o vale fără nume și descarcă apele provenite din ploii din amonteale căii ferate. Valea nu are debit permanent.

Pentru realizarea noului podet se vor executa următoarele lucrări:

- Realizarea unui podet nou din cadre prefabricate de beton armat tip C3;
- Racordarea podetului cu terasamentul se face în amonte cu o camera de cadere și în aval cu aripi prefabricate tip A2;
- Impermeabilizarea suprafețelor de beton vizibile;
- Realizarea scărilor de acces cu balustradă;
- În podet se va executa un pereu din beton cu grosimea min. 20 cm asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 0.5% iar la capetele podetului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00 m lungime;
- Albia se va decolmata / profila pe o lungime de cca. 10 m în amonte și cca. 10 m în aval.





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

Pentru toate podețele, deschiderile au fost stabilite astfel încât să permită preluarea debitului cu asigurarea de 1% furnizat de către INHGA, pentru a respecta gabaritul și pentru a susține geometria terasamentului.

## 5. Indicarea tipologiei podurilor pe intervale / statii

Statie/Interval	Pod (Km Proiectat)	Tip
Cernele St.	254+946.1	Tip DGMI 6.00m, 18 grinzi, linie dublă
Cernele - Ișalnița	257+978.85	Tip GZCJ 2X55,0m, linie simplă
	257+978.85	
	259+100.48	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
Ișalnița - Coțofeni	264+552.62	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	265+713.	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
	266+117.97	
Coțofeni - Răcari	275+766.01	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
	276+567.49	Tip DGMI 16.00m, 16 grinzi, linie dublă
	277+967.07	
	278+262.49	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
Filiași St.	286+537.98	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
Filiași - Gura Motrului	287+798.72	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
	289+763.99	Tip DGMI 16.00m, 16 grinzi, linie dublă
	290+783.39	Tip GZCJ 3x80,0m, linie simplă
	290+783.39	
Gura Motrului - Butoiești	293+445.99	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	294+031.92	
	294+849.03	
	295+806.27	
	296+680.48	
	297+260.99	
	297+769.98	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
Butoiești Hm.	298+035.99	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
	299+305.99	



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**

	298+468.99	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
Butoiești - Strehaia	300+391.99	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
	301+975.5	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	302+754.99	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
	303+704.01	Tip DGMI 6.00m, 18 grinzi, linie dublă
	304+121.42	Tip GZCJ 2X55,0m, linie simplă
	304+855.49	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	307+003.99	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
	308+199.87	
Strehaia St.	308+798.97	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
	309+372.49	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
Strehaia - Ciochiuța	312+236.97	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	314+328.42	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
Ciochiuța - Târna	319+636.48	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
	320+462.98	
Târna St.	324+220.48	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
	325+354.54	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
Târna - Igiroasa	325+949.48	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
Igiroasa - Prunișor Nouă	331+183.45	Tip DGMI 20.00m, 34 grinzi, linie triplă
	332+229.98	
	333+212.	Pasaj Superior L=60.0m (8 grinzi de beton armatTip T)
	333+523.6	Tip GZCJ 80,0m, linie dublă
	334+260.65	
	335+557.96	Tip DGMI 16.00m, 16 grinzi, linie dublă
	335+909.11	Tip GZCJ 50+50+80+110+80m, linie dublă
	336+927.98	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
338+312.16	Pasaj Superior L=55.0m (10 grinzi de beton armatTip T)	
Prunișor Nouă St.	339+681.98	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
	340+422.13	Tip DGMI 10.00m, 32 grinzi, 4 linii
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	342+821.97	Tip DGMI 16.00m, 16 grinzi, linie dublă
	343+592.43	
	343+779.98	
	343+879.98	
	352+226.39	Pasaj Superior L=57.0m (10 grinzi de beton armatTip T)



**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*

**STUDIUL DE FEZABILITATE FINAL**

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

	355+642.36	ViaductTip GZCJ 18x50m, linie dublă
Drobeta Est Nouă St.	357+098.05	Tip DGMI 10.00m, 24 grinzi, linie tripla
Drobeta Est Nouă - Drobeta	359+719.69	Tip GZCJ 2X55,0m, linie simplă
Gura Văii - Vârciorova	374+116.46	Tip DGMI 20.00m, 8 grinzi, linie simplă
	375+374.46	Tip GIPCS 30m, linie simplă
	376+045.46	
	376+131.96	
	377+261.95	
	377+874.7	Tip GIPCS (4 pana la 7)x30m, linie simplă
	378+113.41	Tip GIPCS 2x30m, linie simplă
Vârciorova Hm.	380+586.98	Tip GIPCS 2x30m, linie simplă
Vârciorova - Orșova	381+099.66	Tip GIPCS (4 pana la 7)x30m, linie simplă
	381+714.67	Tip GIPCS 30m, linie simplă
	381+556.5	
	382+779.61	
	382+842.46	Tip GIPCS 3x30m, linie simplă
	382+480.38	
	383+285.61	Tip GIPCS 18m + 30m + 18m, simple line
	383+654.29	Tip GIPCS 16.50m + 27.50m + 16.50m, simple line
Orșova St.	386+619.44	Tip DGMI 10.00m, 9 grinzi, linie simplă
	388+124.95	Tip DGMI 20.00m, 8 grinzi, linie simplă
Orșova - Valea Cernei	390+829.55	Tip GZCJ 80,0m, linie simplă
Valea Cernei Hm.	392+328.85	Tip DGMI 10.00m, 9 grinzi, linie simplă
Topleț - Băile Herculane	399+703.41	Tip DGMI 10.00m, 9 grinzi, linie simplă
Mehadia Veche St.	408+609.67	Tip GZCJ 55,0m, linie simplă
	409+395.92	Tip GZCJ 110,0m, linie simplă
Mehadia Veche - Iablanița	410+131.99	Tip DGMI 12.00m, 9 grinzi, linie simplă
	413+354.9	Tip GZCJ 36,0m, linie simplă
	413+666.4	Tip GZCJ 55,0m, linie simplă
	414+035.4	
Iablanița St.	416+546.52	Pasaj Superior L=55.0m (10 grinzi de beton armatTip T)
Crușovăț St.	422+128.49	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă



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**

	423+799.88	Tip GZCJ 36,0m, linie dublă
	424+520.67	Tip DGMI 6.00m, 16 grinzi, linie dublă
Crușovăț - Domașnea Cornea	427+821.7	Tip GZCJ 80,0m, linie dublă
Domașnea Cornea Hm.	429+179.9	Tip GZCJ 36,0m, linie dublă
	430+609.2	Tip DGMI 20.00m, 40 grinzi, 5 linii
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	432+299.89	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	432+681.17	
	433+290.92	
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+946.24	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
Teregova Hm.	440+756.4	Tip GZCJ 3x50,0m, linie dublă
	441+910.94	Tip DGMI 10.00m, 32 grinzi, 4 linii
Teregova - Armeniș	443+066.75	Tip GIPCS 30m, linie simplă
	445+799.2	Tip GIPCS 30+20m, linie simplă
Armeniș St.	447+225.69	Tip GZCJ 80,0m, linie simplă
Armeniș - Slatina Timiș	449+642.33	Tip DGMI 6.00m, 9 grinzi, linie simplă
	451+727.85	
	449+977.36	Tip GZCJ 55,0m, linie simplă
	450+520.49	
Slatina Timiș St.	453+165.65	Tip GZCJ 50+80m, linie simplă
	453+781.12	Tip DGMI 8.00m, 9 grinzi, linie simplă
	454+425.88	Tip DGMI 6.00m, 16 grinzi, linie dublă
Slatina Timiș - Vălișoara	458+468.35	Tip DGMI 12.00m, 16 grinzi, linie dublă
Vălișoara Hm.	461+197.34	Tip DGMI 8.00m, 16 grinzi, linie dublă
Vălișoara - Balta Sărată	462+285.08	Tip DGMI 6.00m, 16 grinzi, linie dublă
	462+703.96	
	464+766.35	Tip DGMI 10.00m, 16 grinzi, linie dublă
	465+327.35	Tip GZCJ 55,0m, linie dublă
Balta Sărată - Caransebeș	470+980.33	Tip GZCJ 80,0m, linie dublă
	471+423.47	Tip DGMI 20.00m, 16 grinzi, linie dublă
Legatura Feroviaria cu Dudasu	0+760.45	GZCJ_2x36m, linie simplă
	1+750.92	Tip DGMI 6.00m, 9 grinzi, linie simplă



**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

## 6. Indicarea tipologiei podetelor pe intervale / statii

Statie / Interval	Podet (Km Proiectat)	Tip
Craiova - Cernele	251+128.	Linia dubla
	251+653.	
	253+647.	
Cernele St.	256+819.29	Linia dubla
Ișalnița St.	261+192.05	Linia dubla
	262+800.27	
	263+069.54	
	263+471.63	
	263+787.08	
Ișalnița - Coțofeni	265+125.21	Linia dubla
	266+402.69	
	268+418.78	
Coțofeni Hm.	269+088.34	Linia dubla
	269+918.52	
	270+670.	
Coțofeni - Răcari	271+917.69	Linia dubla
	272+673.08	
	272+923.83	
	274+226.29	
	277+328.71	
Răcari Hm.	279+544.93	Linia dubla
Răcari - Filiași	280+326.86	Linia dubla
	280+555.36	
	280+765.93	
	280+876.58	
	281+158.15	
	281+531.24	
	282+896.	
	283+630.48	
	283+957.77	
Filiași St.	284+782.5	Linia dubla
	285+533.49	
Filiași - Gura Motrului	287+024.88	Linia dubla



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

Gura Motrului Hm.	291+369.41	Linia dubla
Gura Motrului - Butoiești	296+031.51	Linia dubla
	297+582.08	
Butoiești - Strehaia	300+169.5	Linia dubla
Strehaia St.	310+631.98	Linia de dublare
	311+273.5	
Strehaia - Ciochiuța	311+860.94	Linia de dublare
	312+119.06	
	312+470.	
	312+611.13	
	315+711.98	
	316+188.04	
Ciochiuța Hm.	319+089.44	Linia de dublare
Ciochiuța - Târna	321+037.07	Linia de dublare
	321+937.08	
	322+045.13	
	322+334.89	
Târna St.	324+954.91	Linia de dublare
Târna - Igiroasa	329+135.23	Linia de dublare
Igiroasa - Prunișor Nouă	331+701.05	Linia de dublare
	332+032.51	Linia noua
	332+429.	
	332+629.	
	332+829.	
	333+029.	
	333+710.	
	334+020.	
	335+303.1	
	337+409.66	
	337+700.	
	338+830.	
Prunișor Nouă St.	339+970.	Linia noua
	340+170.	
	340+794.27	



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-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

	341+630.	
Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	342+180.	Linia noua
	344+750.	
	353+180.	
	353+950.	
	354+270.	
Drobeta Est Nouă St.	358+158.38	Linia simpla
	358+301.13	
	358+867.05	
	359+028.4	
Drobeta Est Nouă - Drobeta	360+669.51	Linia simpla
	360+880.06	
	360+951.01	
	361+036.78	
	361+198.58	
	361+537.57	
	362+045.34	
	362+210.67	
362+629.44		
Drobeta St.	363+967.88	Linia simpla
Drobeta - Gura Văii	366+023.11	Linia simpla
	366+542.42	
	367+364.09	
	367+408.	
	367+595.	
	368+279.64	
	368+510.59	
	368+773.88	
	369+029.22	
	369+251.67	
	369+544.51	
	369+656.91	
	370+245.74	
370+936.99		
Gura Văii Hm.	371+079.86	Linia simpla
	371+273.7	
	371+547.69	



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

	371+795.11	
	371+938.04	
	372+045.3	
	372+244.41	
	372+375.74	
	372+478.68	
Gura Văii - Vârciorova	372+910.91	Linia simpla
	372+961.53	
	373+047.39	
	373+084.82	
	373+155.95	
	373+221.77	
	373+302.05	
	373+539.93	
	373+603.62	
	373+675.93	
	373+752.63	
	373+828.06	
	373+923.49	
	374+266.9	
	374+320.54	
	374+383.03	
	374+602.59	
	374+743.01	
	375+020.08	
	375+093.71	
	375+221.84	
	375+427.48	
	375+572.59	
	375+679.4	
	375+730.78	
	375+919.02	
376+279.96		
376+403.38		
376+510.99		
376+610.55		



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-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

	376+748.18	
	376+864.39	
	377+138.5	
	377+414.23	
	377+531.53	
	377+742.62	
	378+391.67	
	378+469.82	
	378+572.36	
	378+651.26	
Vârciorova Hm.	379+111.25	Linia simpla
	379+286.	
	379+437.64	
	379+633.32	
	379+997.55	
	380+186.9	
	380+275.75	
	380+459.42	
Vârciorova - Orșova	380+737.36	Linia simpla
	380+789.38	
	381+298.41	
	381+933.06	
	382+074.47	
	382+961.55	
	383+056.58	
	383+405.57	
	383+467.11	
	383+502.34	
	383+912.81	
	384+106.48	
	384+265.65	
	384+352.6	
	384+463.01	
	384+592.74	
	384+665.59	
	384+749.81	



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

	384+896.83	
	385+015.6	
	385+213.09	
	385+604.41	
	385+705.9	
	385+986.94	
	386+197.12	
Orșova St.	387+146.33	Linia simpla
	387+281.94	
	387+452.27	
	387+560.5	
	387+650.81	
	387+756.41	
	387+872.2	
Orșova - Valea Cernei	388+664.77	Linia simpla
	389+065.34	
	389+166.12	
	389+289.67	
	389+397.53	
	389+566.63	
	389+782.02	
	390+341.5	
	391+479.95	
	391+836.01	
	391+978.45	
392+107.2		
Valea Cernei Hm.	392+638.17	Linia simpla
	393+390.33	
Valea Cernei - Topleț	394+135.13	Linia simpla
	395+192.19	
	395+649.51	
	395+869.19	
	396+161.66	
	396+362.26	
	396+556.46	
	396+678.36	
396+750.85		



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

	397+029.06	
Topleț Hm.	397+372.48	Linia simpla
	398+229.5	
	398+394.73	
Topleț - Băile Herculane	400+190.97	Linia simpla
	400+378.88	
	400+582.98	
	401+152.41	
	401+710.23	
	402+100.85	
	403+413.25	
	403+578.4	
Băile Herculane St.	404+359.16	Linia simpla
	405+297.71	
Băile Herculane - Mehadia Nouă	405+518.79	Linia simpla
	405+659.79	
Mehadia Nouă Hm.	406+104.62	Linia simpla
	406+446.02	
	406+735.85	
	407+160.27	
	407+349.11	
Mehadia Nouă - Mehadia Veche	408+270.16	Linia simpla
Mehadia Veche St.	409+185.56	Linia simpla
	409+228.73	
Mehadia Veche - Iablanița	409+675.42	Linia simpla
	410+046.64	
	410+238.96	
	410+681.52	
	411+028.7	
	411+181.6	
	411+473.88	
	411+776.14	
	411+886.96	
	411+948.08	
	412+687.85	
	414+597.54	



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

Iablanița St.	414+868.82	Linia simpla
	416+191.98	Linia de dublare
	416+877.5	
Iablanița - Crușovăț	418+047.23	Linia de dublare
	418+566.44	
	418+943.3	
	419+193.92	
	419+575.6	
	420+702.84	
	421+176.36	
Crușovăț St.	421+819.52	Linia de dublare
	422+437.27	
	422+848.11	
	423+227.17	
	424+800.58	Linia noua
Crușovăț - Domașnea Cornea	426+069.11	Linia noua
	426+118.84	
	426+670.16	
	427+022.02	
	427+361.63	
Domașnea Cornea Hm.	429+470.76	Linia noua
	429+580.89	
	431+134.55	
	431+647.74	
Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+924.43	Linia noua
	432+119.4	
	432+431.1	
	432+745.76	
	433+177.82	
	433+699.88	
	434+602.52	
Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	438+496.46	Linia noua
	438+938.4	
	439+254.05	
Teregova Hm.	440+952.36	Linia noua
	441+112.11	



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-Mediteranean*

STUDIU DE FEZABILITATE FINAL

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

	441+436.65	
	441+681.86	
	442+605.05	
Teregova - Armeniș	443+420.38	Linia simpla
	443+848.54	
	444+122.7	
	444+292.12	
	444+469.68	
	444+599.91	
	444+768.28	
	444+837.3	
	445+196.42	
	445+324.84	
	446+382.16	
447+097.78		
Armeniș St.	447+360.28	Linia simpla
	448+156.72	
	448+595.22	
Armeniș - Slatina Timiș	448+744.23	Linia simpla
	449+004.87	
	449+085.36	
	449+148.02	
	449+265.64	
	450+710.11	
	451+283.39	
	451+431.09	
	451+962.84	
	452+043.14	
	452+263.48	
452+418.91		
452+537.62		
Slatina Timiș St.	453+350.79	Linia simpla
	453+609.99	
	455+130.96	Linia de dublare
Slatina Timiș - Vălișoara	455+279.45	Linia de dublare
	455+508.01	



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

	456+515.92	
	456+963.59	
	457+621.16	
	458+819.4	
	459+257.15	
	459+455.34	
Vălișoara Hm.	460+600.	Linia de dublare
Vălișoara - Balta Sărată	461+618.34	Linia de dublare
	465+235.98	
	466+851.1	
	466+980.41	
	467+319.33	
	467+808.9	
	468+124.23	
	468+385.09	
Balta Sărată St.	470+140.25	Linia de dublare
	470+372.48	
	470+609.93	
Balta Sărată - Caransebeș	471+128.18	Linia de dublare
	472+286.98	
	472+739.12	
	473+157.36	
	473+358.32	
	473+557.46	
	474+013.01	



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

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