



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 30

Liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin- Caransebes

Managementul traficului feroviar pe parcursul execuției
lucrărilor



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.



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

CUPRINS

1. Introducere	4
2. Lucrări de reabilitare pe zonele cu linie dublă pe traseu existent	5
2.1. Reabilitarea sau înlocuirea podurilor existente	5
2.2. Lucrări speciale de reabilitare a terasamentelor	6
2.3. Înlocuirea podetelor	6
3. Lucrări de reabilitare pe zonele cu linie simplă existentă	8
4. Lucări de dublare a liniei simple existente.....	10
5. Secțiunile cu Variante de Traseu.....	11
6. Calcul orientativ capacității liniei în timpul lucrărilor.....	14
7. Concluzii	22



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.



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

ABREVIERI

CFR	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE “CFR” – S.A.
PD	Proiect Detaliat
CF	Calea Ferata
SF	Studiu de Fezabilitate
SFP	Studiu de Fezabilitate Preliminar
SFF	Studiu de Fezabilitate Final
RI	Raport de Început
km ex..	Poziție kilometrică existentă
km pr.	Poziție kilometrică proiectată
RR	România
PL	Program (Grafic) de Lucrări
TdP	Tema de Proiectare
TdR	Termeni de referință
CTE	Comitetul Tehnico-Economic
OCPI	Oficiul de Cadastru și publicitate Imobiliară
Jaspers	Joint Assistance to Support Projects in European Regions
CDS	Caiet De Sarcini
JV	Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie
ACB	Analiza Cost Beneficiu



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

1. Introducere

Execuția lucrărilor pentru reabilitarea Tronsonului de Cale Ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient / Est-Mediteranean trebuie realizată încercând a fi redusă la minim întreruperea traficului feroviar.

În lungul traseului proiectat în Alternativa 2 (lungime totală $L=225,287$ km) sunt întâlnite diferite situații, după cum urmează:



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.



2. Lucrări de reabilitare pe zonele cu linie dublă pe traseu existent

Linia dublă pe traseu existent, în Alternativa 2, reprezintă un procent de **27%**, fiind regăsită pe tronsonul Cap X Statia CF Craiova – Cap X Statia CF Strehaia.

- Cap X Craiova – Cap X Strehaia = **59,840 km**; (de la km pr. 248+760 la km pr. 308+600)

În general, în astfel de situații, lucrările pot fi executate pe un FIR păstrând traficul existent pe celălalt FIR. Când este reabilitat un tronson de cale ferată pe traseu existent cu linie dublă, după finalizarea lucrărilor pe un FIR, traficul poate fi deviat pe acesta și lucrările pot fi executate pe celălalt FIR.

Cu toate acestea, pot fi întâlnite și situații în care se impun condiții speciale, după cum urmează:

2.1. Reabilitarea sau înlocuirea podurilor existente

Dacă structura este independentă pentru fiecare fir, nu există nicio problemă majoră, se reabilitează sau se înlocuiește structura pe un fir în timp ce traficul feroviar se deviază temporar pe celălalt fir luând măsuri adecvate pentru a evita interferențele între frontul de lucru și traficul feroviar.

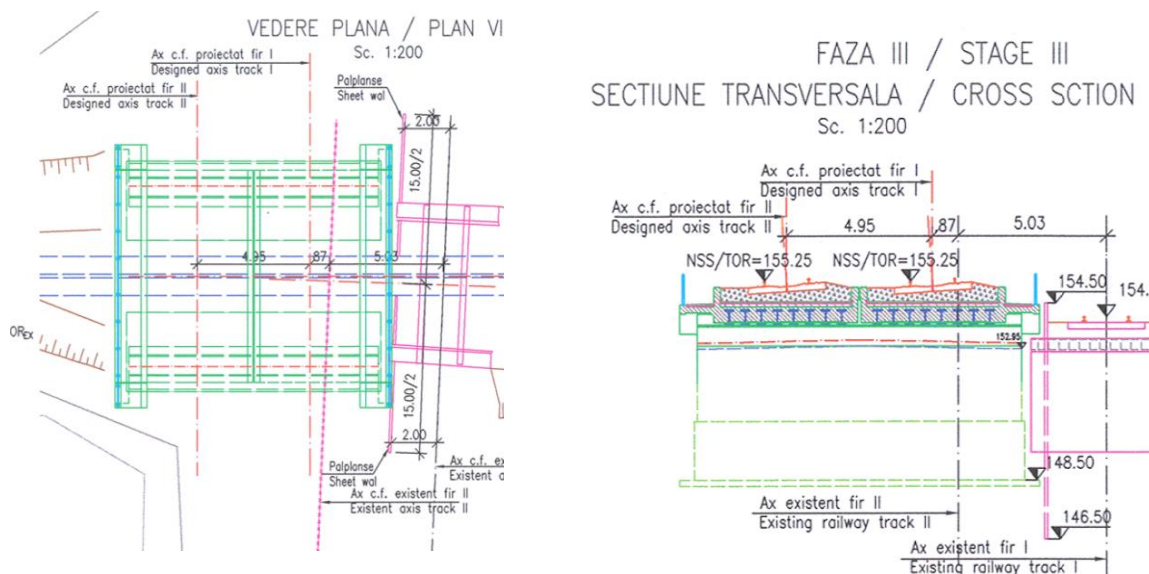


Figura 1 - Faze de execuție a unui pod cu structuri independente pentru fiecare fir



Dacă podul are structura pentru linie dublă:

În situația în care structura podului urmează să fie înlocuită complet, poate fi prevăzută posibilitatea de a executa o nouă structură lângă structura existentă, de o parte sau de cealaltă parte a structurii existente, cu mențiunea că aceasta implică o modificare a aliniamentului cu curbe în S înainte de pod și după pod.

Aceasta implică închiderea liniei c.f. pe perioada racordării liniei reabilitate cu linia de pe pod.

Dacă cele de mai sus nu sunt posibile (nu există spațiu disponibil pentru modificarea aliniamentului, obstacole majore etc.):

Construirea unei structuri temporare pe perioada lucrărilor de reabilitare / înlocuire, soluție ce poate fi costisitoare și care presupune demolarea podului existent, introducerea în cale a unui pod provizoriu, execuția infrastructurilor podului nou cu circulația feroviară cu restricții de viteză pe podul provizoriu și apoi închiderea circulației când va fi scos podul provizoriu și se va executa suprastructura noului pod, sau:

Trafic întrerupt pe durata execuției lucrărilor și transbordarea călătorilor cu mijloace auto între două stații c.f. stabilite pentru toată această durată.

2.2. Lucrări speciale de reabilitare a terasamentelor

Un exemplu în acest caz este atunci când în profil vertical trebuie ridicată niveleta existentă din motive hidraulice.

Pentru această situație va trebui realizată o tehnologie specială prin care se menține un fir în funcțiune în timp ce se lucrează pe celălalt fir (sprijiniri cu palplase metalice, devieri temporare etc.). Se va studia de la caz la caz.

Circulația feroviară se va derula pe un singur fir cu restricție de viteză.

2.3. Înlocuirea podetelor

Pentru înlocuirea acestor structuri se vor aplica tehnologii cu soluții temporare de susținere a căii, cum ar fi introducerea în cale a podurilor provizorii sau a unor pachete de șine montate pe terasamentul CF.

Montarea noilor prefabricate ale podetelor se va realiza cu menținerea circulației feroviare având restricții de viteză și cu timpul de lucru în intervale prelungite de întrerupere a circulației, 8 ore în loc de 4 ore.



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

Circulația feroviară se va derula pe pe un singur fir cu restricție de viteză.

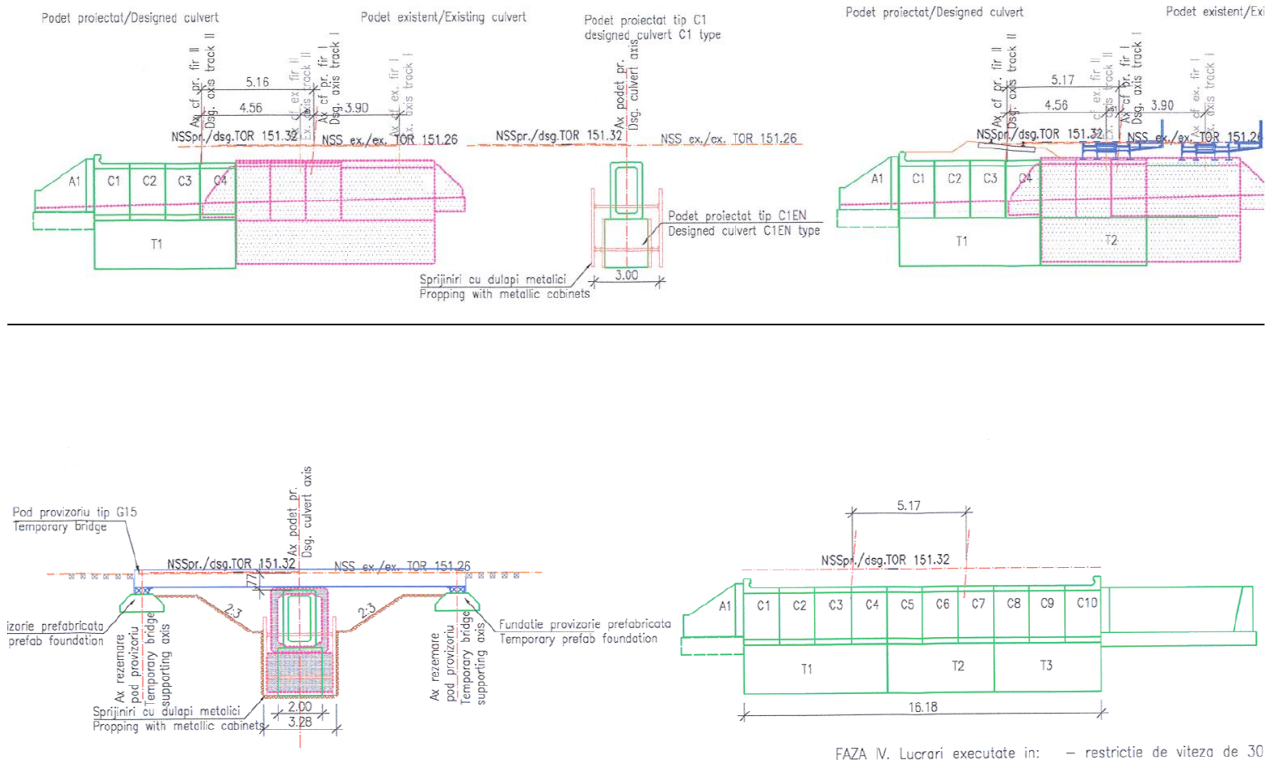


Figura 2 – Tehnologi de execuție pentru podețe CF

În orice caz posibilitatea de a închide complet traficul pe secțiuni în timpul lucrărilor pe acea secțiune, ar trebui să fie luată serios în considerare, cu devierea traficului de marfă pe alte rute și cu traficul de călători deservit prin transbordarea călătorilor în mijloace auto pentru a evita secțiunea cu lucrări.

Această propunere ar reduce substanțial durata și costul lucrărilor.



3. Lucrări de reabilitare pe zonele cu linie simplă existentă

Linia simplă, în Alternativa 2, reprezintă un procent de 29%, având o lungime totală de **65,237 km**, fiind amplasată astfel:

- Cap. Y Noua Drobeta Tr. Sev. Est (Sfarsit Variantei 3) - Cap X Iablanița; **L = 55,353 km**; (zona Dunării extinsă, de la km pr. 359+390 la km pr. 414+743)
- Cap Y Teregova (Sfârșit Variantei 12) - Cap X Slatina Timiș; **L = 9,974 km**; (zona Armeniș, de la km pr. 443+020 la km pr. 452+994)

Pentru aceste zone, singura posibilitate pentru execuția lucrărilor este închiderea traficului feroviar (pe anumite intervale sau chiar complet) și accelerarea pe cât posibil ritmului de execuție a lucrărilor de reabilitare.

În timpul lucrărilor, traficul de călători poate fi realizat cu servicii de transport persoane asigurate cu autobuze prin transbordarea călătorilor pe intervalele cu trafic feroviar închis, iar traficul de marfă va trebui să fie deservit de alte rute alternative.

Din studiile noastre, circulația trenurilor de călători și de marfă, între Caransebeș și Craiova, pot fi deviate pe trasee ocolitoare în doua variante V1 și V2:

- **V1:**
Craiova – Filiasi – Tg. Jiu – Petrosani – Simeria – Deva – Ilia – Lugoj – Caransebes;
- **V2:**
Craiova – Caracal – Rosiori – Videle – Bucuresti – Ploiesti – Brasov – Sighisoara – Medias – Blaj – Alba Iulia – Simeria – Deva – Ilia – Lugoj – Caransebes.



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

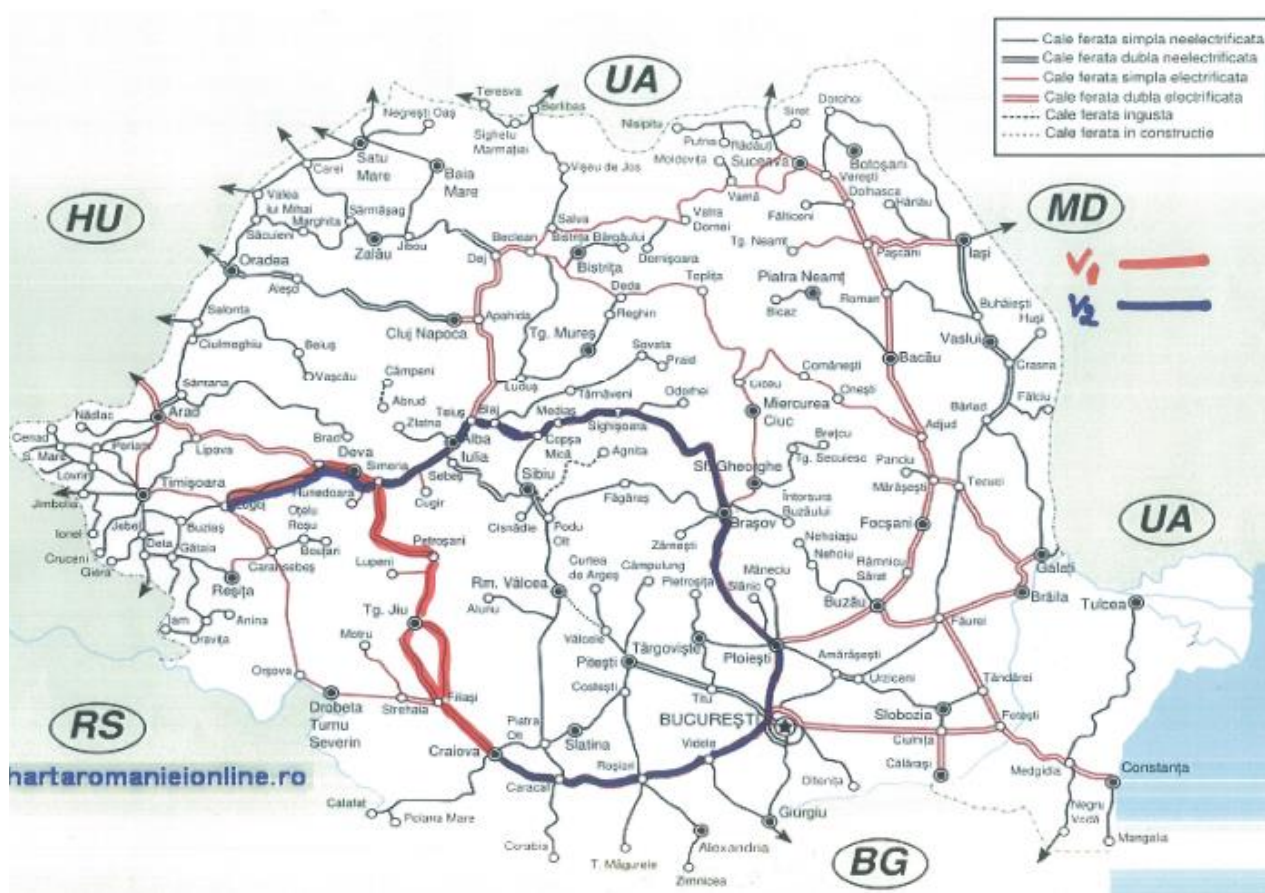


Figura 3 - Trasee ocolitoare V1 și V2

Pentru trenurile de călători se poate aplica și transbordarea călătorilor în autobuze între două stații CF, după care se poate continua călătoria cu trenul până la graniță sau de la graniță spre Craiova.

În timpul execuției lucrărilor procedura de transbordare a călătorilor între două stații c.f. cu mijloace auto se va stabili de comun acord între Antreprenor și Beneficiar astfel încât perturbările asupra traficului feroviar să fie minime.

Beneficiarul prin direcțiile de specialitate (Trafic, etc.) va stabili și rutele alternative pentru trenurile de călători de lung parcurs și trenurile de marfă.

Pentru călătoriile ale căror origin și /sau destinație se află pe intervalul închis circulației se va apela la transbordarea călătorilor.



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



4. Lucări de dublare a liniei simple existente

Traseu existent. Pozițiile km existente pentru stații și halte de mișcare:

Linia simplă existentă care va fi dublată în Alternativa 2 reprezintă un procent de 23%, având o lungime totală de **52,338 km**, fiind amplasată astfel:

- Cap X Strehaia – Inceput Variantei 3; **L = 24,400 km**; (de la km pr. 308+600 la km pr. 333+000)
- Cap X Iablanița – Cap X Crușovăț (Inceput Varianta 11); **L = 6,885 km**; (de la km pr. 414+743 la km pr. 421,628)
- Cap X Slatina Timiș – Sfarsit Traseului; **L = 21,053 km**; (de la km pr. 452+994 la km pr. 474,047)

În general, traficul feroviar poate fi menținut pe firul existent pe perioada construirii terasamentului și suprastructurii celui de al doilea fir (dublarea liniei).

Pot exista anumite condiții locale care ar putea necesita măsuri speciale, dar, pe baza unor proiecte similare executate recent, traficul poate fi continuat să funcționeze cu limitări excepționale.

Vor exista închideri de circulație pentru unele lucrări care se vor executa în ferestrele existente în graficul de circulație fără a afecta trenurile de călători.

Pentru unele lucrări, pe o perioadă scurtă (8 ore), este posibil să fie solicitată închiderea totală a circulației cu transbordarea călătorilor în mijloace auto.



5. Secțiunile cu Variante de Traseu

Variantele de Traseu din Alternativa 2 însumează o lungime totală **L= 47,782 km**, reprezentând un procent de 21%, după cum urmează:

- **Varianta nr. 3** – Zona Balota –
propusă pentru reducerea declivității și creșterea vitezei operaționale.
L = 26,390 km (de la km pr. 333+000 la km pr. 359+390);
- **Varianta nr. 11** – Zona Crușovăț - Domașnea Cornea –
propusă pentru creșterea vitezei operaționale (cu clasificare cost-eficiență ridicată).
L = 10,022 km (de la km pr. 421+628 la km pr. 431+650);
- **Varianta nr. 12** – Zona Poarta –
propusă pentru reducerea declivității și creșterea vitezei operaționale.
L = 11,370 km (de la km pr. 431+650 la km pr. 443+020).

Aceasta este cea mai ușoară situație, deoarece lucrările de construcție pot fi executate liber în timp ce traficul feroviar se desfășură pe traseul existent.

După finalizarea lucrărilor de pe o variantă, conexiunea lucrărilor de terasamente, linie de contact, telecomunicații etc. poate fi realizată într-o perioadă cu trafic feroviar menținut închis sau cu trafic feroviar având restricții de circulație.



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

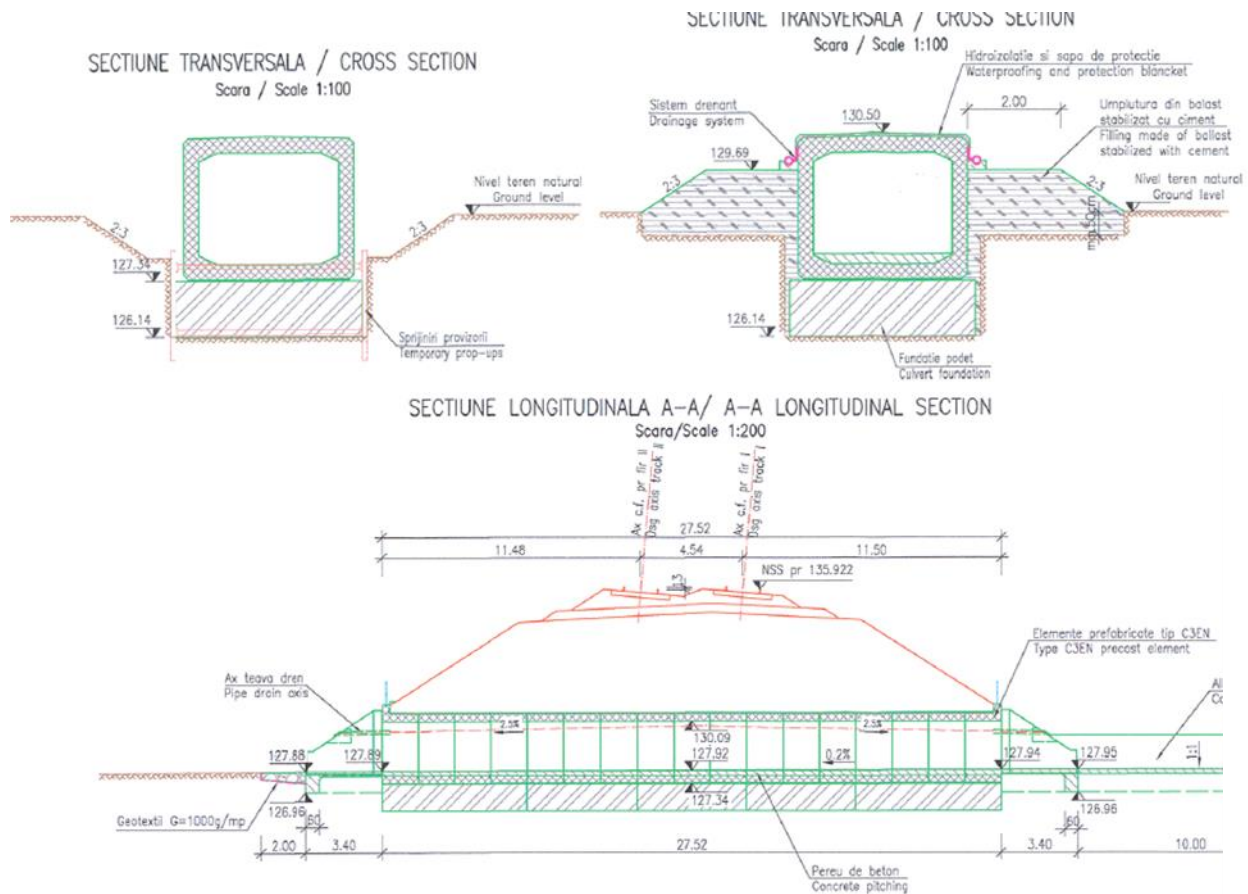


Figura 4 - Exemplu de faze de construcție, legate de construirea de podețe în secțiunile cu Variante de Traseu



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

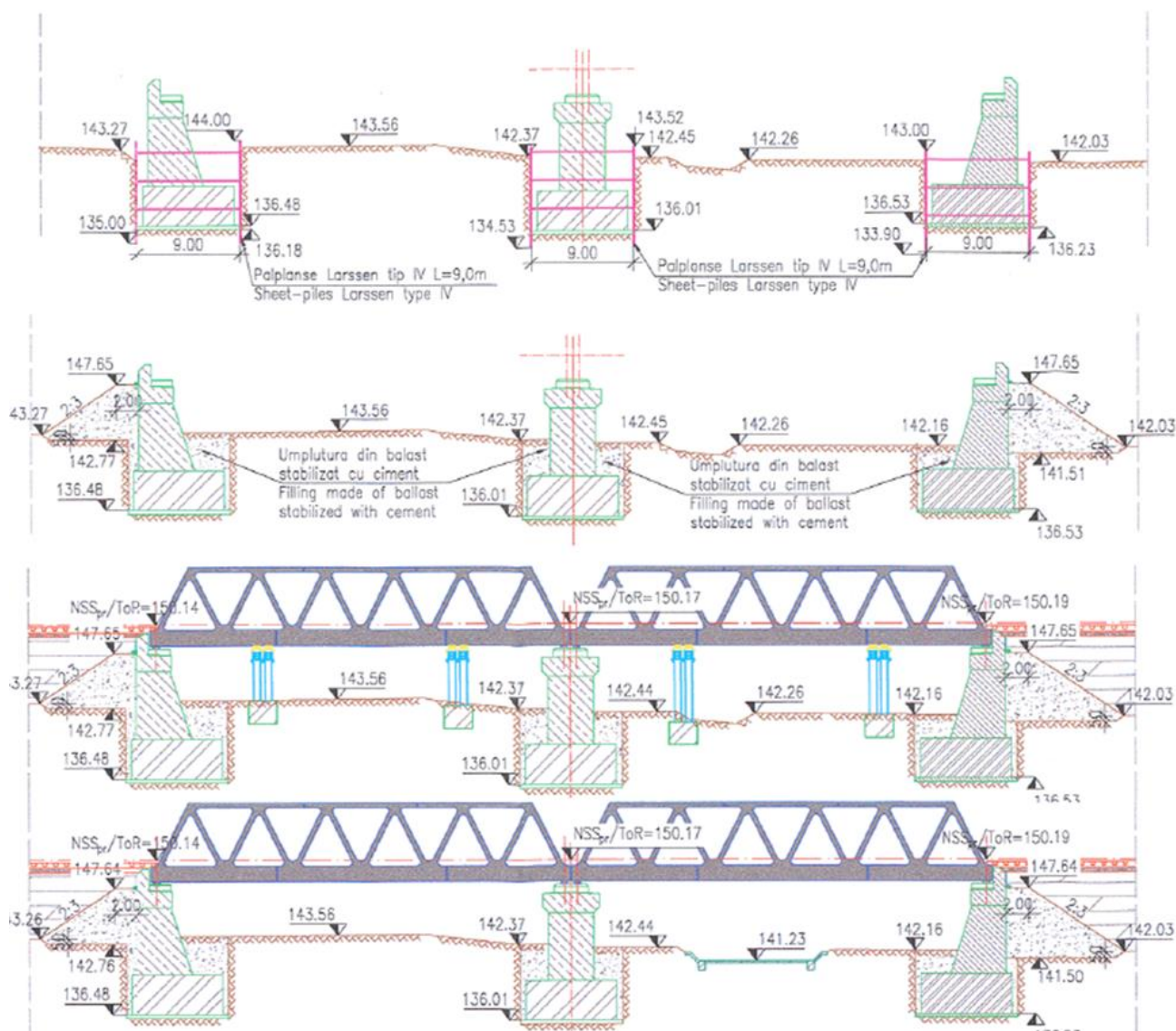


Figura 5 - Exemple de faze de construcție, legate de construirea de poduri în secțiunile cu Variante de Traseu



6. Calcul orientativ capacității liniei în timpul lucrărilor

Lucrările de-a lungul liniei vor fi executate încercând să se reducă la minimum întreruperile traficului feroviar. Diferite situații pot fi identificate de-a lungul traseului:

1. Lucrări de reabilitare pe linia dublă existentă;
2. Lucrări de reabilitare pe linia simplă existentă;
3. Reabilitarea și Dublarea liniei simple existente;
4. Variante de traseu.

Pentru fiecare caz se oferă o indicație privind valoarea capacității liniei în timpul lucrărilor.

1. Lucrări de reabilitare pe linia dublă existentă

În acest caz, în general, lucrările pot fi executate pe o linie, care este închisă pentru exploatarea feroviară și menținerea circulației existente a traficului pe cealaltă linie.

Când prima linie este reabilitată, traficul poate fi mutat pe ea și lucrările pot fi executate pe cealaltă linie.

Valoarea capacității în perioada de funcționare a unei singure linii va depinde de distanța dintre stații.

Din acest motiv, valoarea capacității va scădea cu mai mult de jumătate (în aceleași cazuri, dacă distanța dintre stații este semnificativă și timpul de călătorie între ele este mare datorită prezenței trenurilor de marfă lente, această valoare poate fi redusă la un sfert din capacitatea inițială a liniei duble).

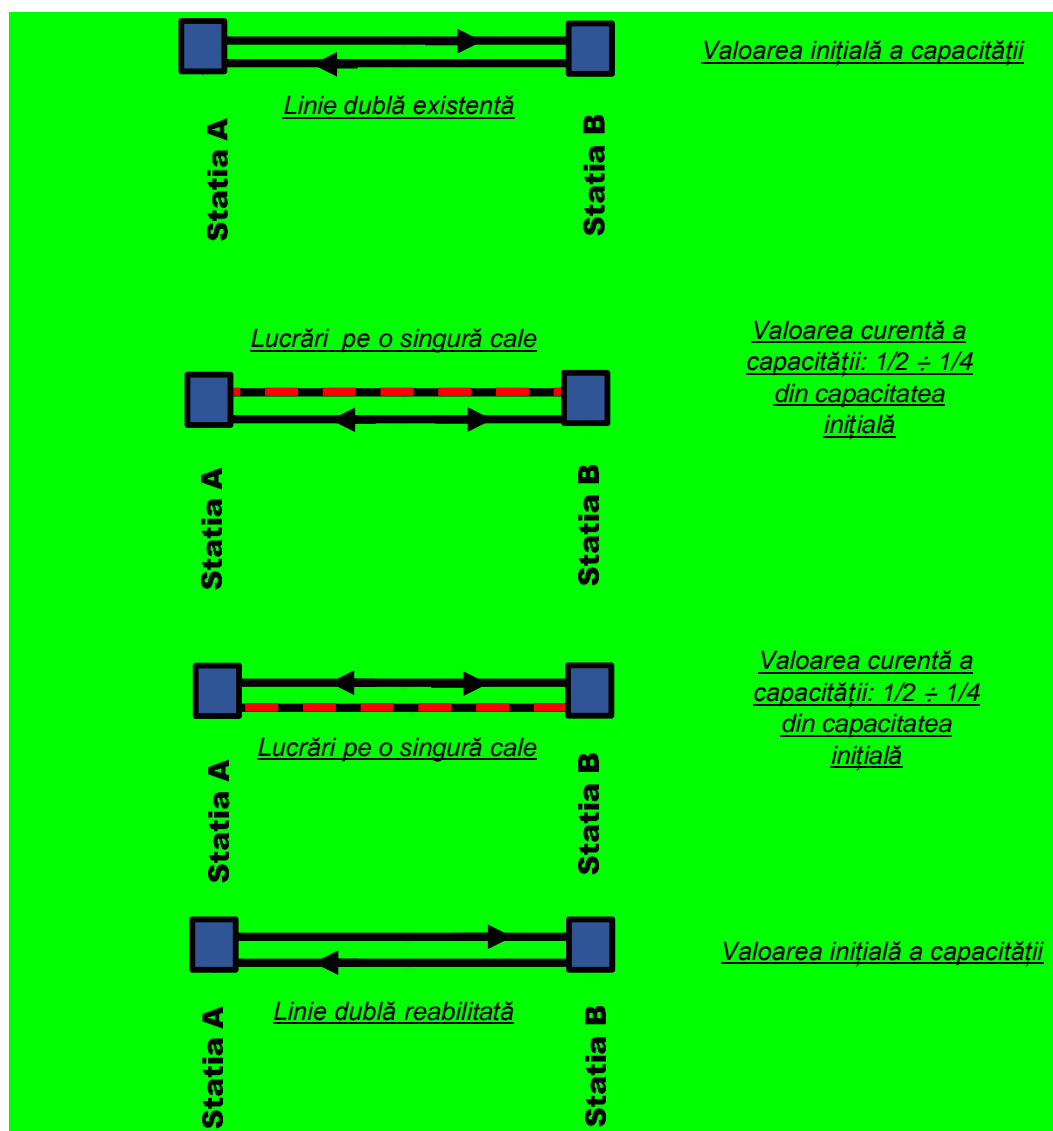


Figura 6 - Lucrări de reabilitare pe linia dublă existentă

Cu toate acestea, pot fi întâlnite situații și condiții particulare pentru:

o Reabilitarea sau înlocuirea podurilor existente:

- Dacă există un pod dedicat pentru fiecare linie, se poate adopta aceeași abordare descrisă anterior; în timp ce un pod este reabilitat (sau înlocuit), trenurile circulă temporar pe celălalt pod existent, luând măsuri adecvate pentru a evita interferențele dintre lucrări și trafic. În acest caz, capacitatea scade așa cum s-a explicat anterior;
- Dacă podul este o singură structură care susține două șine:



- Dacă structura trebuie înlocuită complet, există șansa de a plasa noua structură lângă structura existentă, dar aceasta implică o deplasare a alinierii cu curbele „S” înainte și după structură. Aceasta implică închiderea liniei pentru câteva ore / zile în timpul realizării conexiunilor la noua linie (durata depinde de lungimea și caracteristicile conexiunilor). În acest caz, valoarea capacității este așa cum s-a explicat anterior, cu excepția perioadei de închidere a liniei;
- Dacă cele de mai sus nu sunt posibile (nu există spațiu disponibil pentru deplasarea alinierii, obstacole majore etc.):
 - Construirea unei structuri temporare în timpul lucrărilor de reabilitare / înlocuire (dar ar putea fi foarte costisitoare); implică închiderea liniei pentru câteva ore / zile în timpul realizării conexiunilor la noua linie (durata depinde de lungimea și caracteristicile conexiunilor) și în timpul demolării podului temporar. În acest caz, valoarea capacității ar putea scădea din cauza reducerii vitezei pe podul temporar;
 - întreruperea traficului în timpul lucrărilor și deservirea traficului de călători cu autobuzul pentru a ocoli intervalul de lucru; în acest caz, capacitatea liniei trebuie să fie satisfăcută de serviciul de autobuz;
- Lucrări speciale de reabilitare a terasamentelor, de exemplu atunci când profilul vertical trebuie ridicat din motive hidraulice. În acest caz, trebuie să se facă o amenajare specială pentru a menține o linie în funcțiune în timp ce se lucrează pe partea celeilalte linii (separare cu palplanse, deviere temporară etc.). Trebuie studiat fiecare caz. În acest caz, trenurile vor circula pe o singură linie, cu restricții de viteză; valoarea capacității va depinde de distanța stațiilor și de noile limite de viteză introduse. Din acest motiv, valoarea capacității va fi mai mult decât înjumătățită (în același caz, dacă distanța dintre stație este semnificativă și timpul de funcționare între ele este mai mare din cauza restricțiilor de viteză, această valoare poate scădea chiar și până la un sfert din valoare de capacitate pentru linia dublă);
- Înlocuirea podetelor. Aranjamente temporare pentru susținerea șinelor (cum ar fi legăturile de șine) peste tăierea terasamentului, prevăzută pentru amplasarea unui podet prefabricat, cu limitare a vitezei de circulație și funcționare în timpul întreruperilor prelungite de întreținere (8 ore în loc de 4 ore). În acest caz, trenurile vor circula pe o singură linie și situația este aceeași cu cea explicată anterior.

Cu toate acestea, șansa de a închide complet traficul cu intervale în timpul lucrărilor pe acel interval ar trebui luată în considerare în mod serios, redirectionând traficul de marfă către alte rute și / sau deservind traficul de călători cu autobuzul pentru a ocoli intervalul de lucru. Acest lucru ar reduce substanțial durata și costul lucrărilor.



2. Lucrări de reabilitare pe linia simplă existentă

Situația în secțiunile cu o singură linie existentă este extrem de dificilă. Trebuie luate în considerare lucrările grele de reabilitare / înlocuire a structurilor majore existente și a tunelurilor.

În aceste secțiuni, singura posibilitate este de a închide linia (prin intervale sau chiar complet) accelerând pe cât posibil lucrările de reabilitare. În timpul lucrărilor, serviciile de călători pot fi furnizate printr-un serviciu alternativ de autobuz pentru secțiunile închise, în timp ce traficul de marfă ar putea fi deviat pe rute alternative.

Dacă reabilitarea liniei implică și o creștere a vitezei operaționale, va fi posibilă și o creștere a capacității în comparație cu situația inițială.

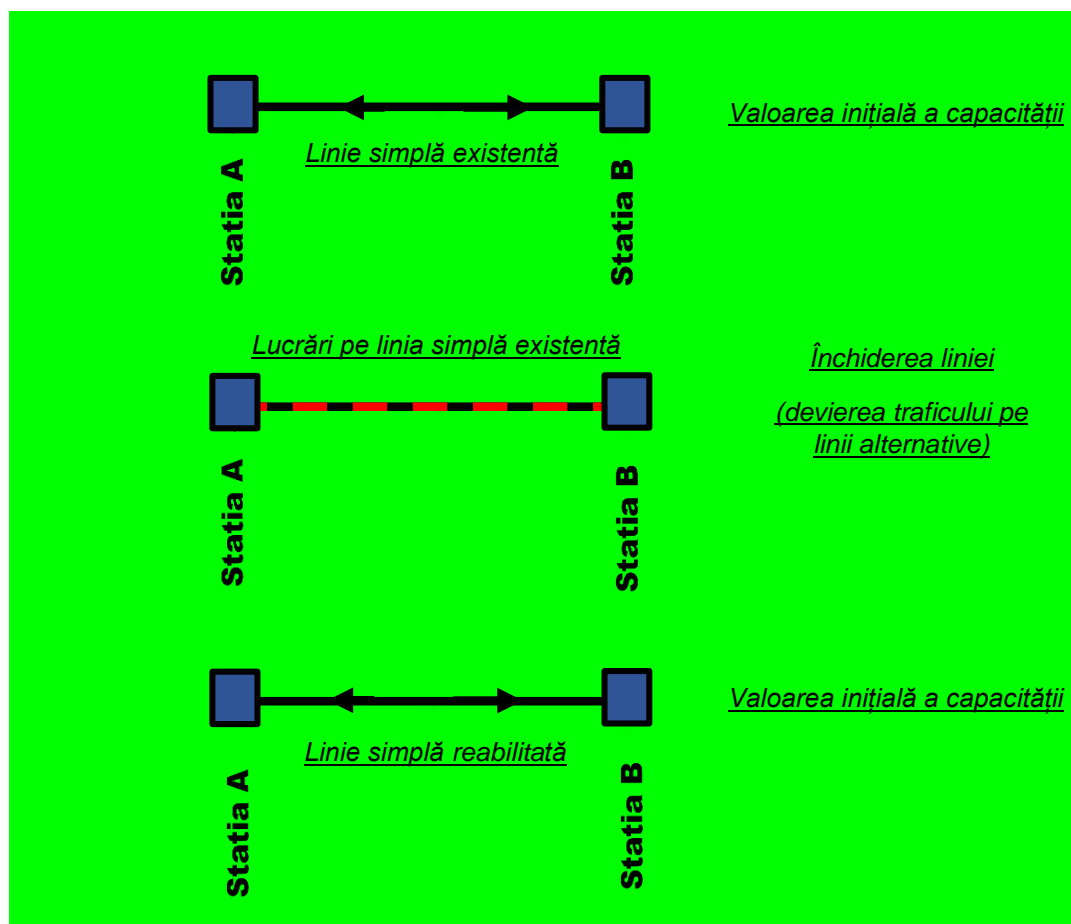


Figura 7 - Lucrări de reabilitare pe linia simplă existentă



3. Reabilitarea și Dublarea liniei simple existente

În general, traficul poate fi menținut în desfășurare pe linia existentă în timp ce se construiește terasamentul și suprastructura celei de-a doua linie.

Unele situații locale speciale pot fi întâlnite, ce ar putea necesita măsuri specifice, dar traficul poate fi menținut în funcțiune, cu unele limitări excepționale ocazionale.

Odată ce noua linie este construită, traficul poate fi deplasat pe această linie și se poate efectua reabilitarea liniei existente.

Unele lucrări vor necesita închiderea liniei și vor fi realizate atât în timpul normal de întreținere (4 ore), cât și pe o scurtă perioadă de întrerupere (8 ore) fără interferențe cu trenurile.

Valoarea capacității rămâne aceeași până la dublarea liniei (în funcție de distanța dintre stații, această valoare finală poate fi mai mare decât valoarea dublă a capacității inițiale, de până la 4 ori cea inițială).



4. Variante de traseu

Aceasta este cea mai ușoară situație, deoarece lucrările de construcție pot fi executate liber în timp ce traficul rulează pe traseul existent. Numai atunci când lucrările variantei au fost executate, lucrările de conectare a terasamentului, echipamentelor de linie aeriana, semnalizării, telecomunicațiilor etc., pot fi executate în timpul unui bloc extins de întreținere a traficului sau al unui bloc complet limitat. Aceasta implică închiderea liniei pentru câteva ore/zile în timpul realizării conexiunii la variantă (durata depinde de lungimea și caracteristicile conexiunii). În acest caz, valoarea capacității rămâne aceeași, cu excepția perioadei de închidere a liniei (când noile linii sunt active, valoarea capacității poate ridica până la 2 ÷ 4 valoarea inițială, așa cum s-a explicat anterior).

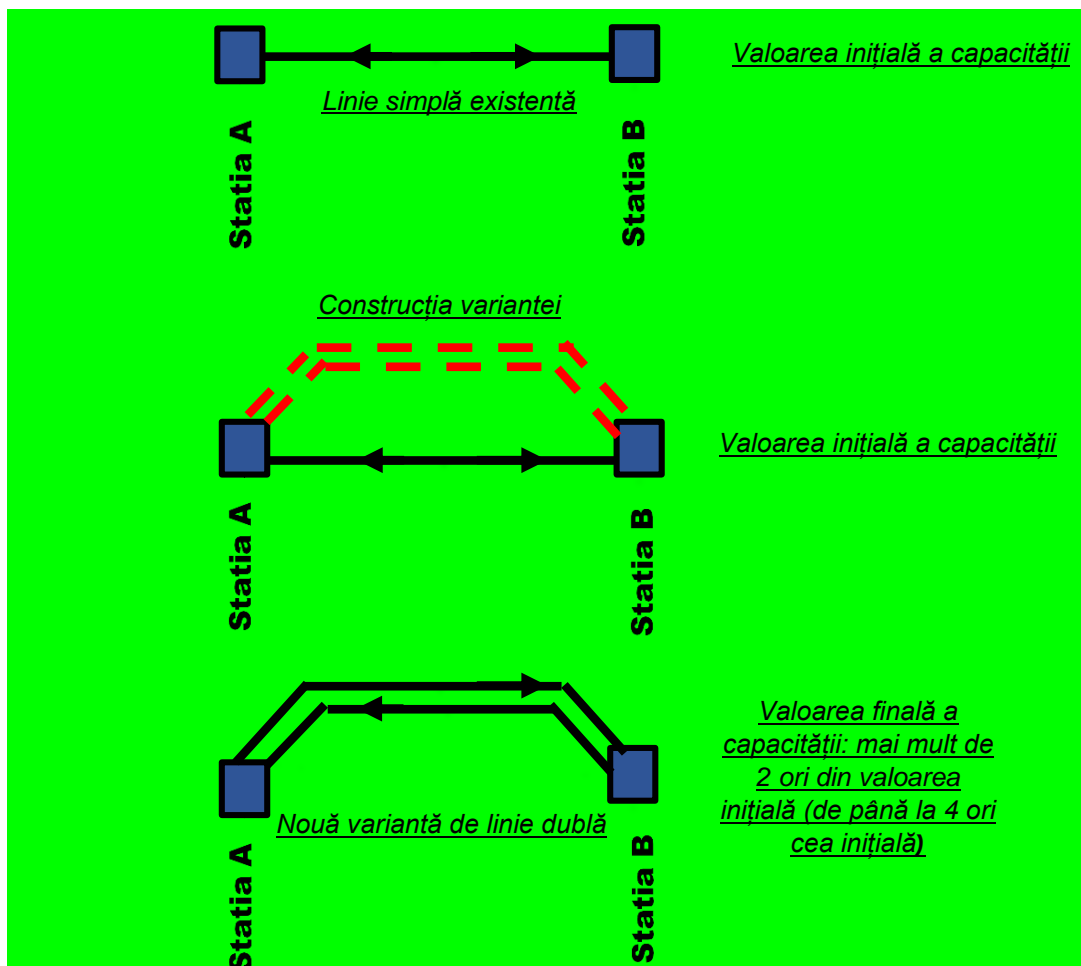


Figura 9 - Variante de traseu



- Executarea lucrărilor în stații**

Lucrările în stație trebuie făcute garantând circulația trenului pe toată perioada. Aparatele de cale trebuie menținute în funcțiune pentru a permite trecerea trenului și depășirile, Trebuie garantată și posibilitatea realizării traversării între diferite linii care converg într-o stație.

Funcționalitatea aparatelor este, de asemenea, importantă în stațiile în care este necesară trecerea de la o linie simplă la o linie dublă și, de asemenea, în stațiile în care schimbarea de la o linie simplă la o linie dublă va fi permisă pentru închiderea temporară a unei căi a unei secțiuni.. În acest ultim caz, va fi luată în considerare și introducerea unor aparate de cale suplimentare temporare.

În timpul lucrărilor, accesibilitatea la șantier va fi garantată fără interferențe în circulația trenului

- Descrierea fazelor de construcție**

Pentru toate stațiile și intervalele, trebuie descrisă secvența lucrărilor de construcție. Trebuie descrise dovezile secțiunilor închise și disponibilitatea aparatelor de cale, chiar dacă temporare.

NOTA : acest subiect nu face parte din acest raport



7. Concluzii

Prin analiza prezentată, în funcție de diferitele situații, am arătat scenariile posibile de desfășurare a traficului feroviar pe parcursul execuției lucrărilor.

În ceea ce privește situație descrisă în capitolul 3, reabilitarea liniei de cale ferată pe intervalele cu linie simplă pe traseu existent, considerăm că nu există nicio alternativă față de întreruperea totală a traficului feroviar pe perioada execuției lucrărilor.

Prin urmare vă propunem ca traficul feroviar să fie total întrerupt pe perioada de execuție a lucrărilor pentru reabilitarea liniei de cale ferată din intervalele aflate în situație descrisă în capitolul 2 (lucrări de reabilitare pe zonele cu linie dublă pe traseu existent) și situație descrisă în capitolul 3 (lucrări de reabilitare pe zonele cu linie simplă existentă).

Noi considerăm că un program de lucru în ture, 24 ore/zi, 7 zile /săptămână, va face ca întreruperea traficului feroviar pe secțiunile cu linie CF existentă să fie pe o perioadă de circa **24 luni** pe zona critica secțiunea Drobeta Turnu Severin – Iablanța).

~~De asemenea, trebui sa fie considerat ca unul dintre criteriile de evaluare a ofertelor pentru execuția lucrărilor să fie perioada de închidere totală a traficului feroviar pentru lucrările de pe acest partea traseu existent, perioadă care va trebui să fie evidențiată de ofertanți în propriile oferte.~~

~~Evident că pentru depășirea perioadei de întrerupere a traficului feroviar, așa cum a fost prevăzut în oferta câștigătoare, vor trebui aplicate penalități.~~

~~Ofertantul câștigător trebuie să ofere soluții temporare pentru menținerea traficului feroviar pe parcursul execuției lucrărilor de semnalizare, centralizare stații, telecomunicații și linie de contact, in scopul reduce timp de întrerupere si/sau asigura un minim de circulație si in acest period.~~