



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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Observații Planificare, Dezvoltare și Modernizare Infrastructură Feroviară – ref. adresa CFR 9/1/942 / 29.06.2020

No.	COMENTARIUL CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
1	Terasamente și Suprastructură linii CF și Drumuri:		
	Terasamente și Suprastructură linii c.f.		
	<p>1. Anexa 16, Proiect SF, Terasamente, Suprastructura feroviară și Treceți la Nivel ".....Din punct de vedere al suprastructurii principalele lucrări proiectate sunt următoarele: pentru celelalte linii din stații se va folosi suprastructură recuperată din demontare" se va menționa tipul de șină și de traverse. "..... Aparatele de cale utilizate la lucrările de modernizare sunt următoarele: - schimbătoare de cale 60-190-1:9 și 49-190-1:9 cu viteza pe abatere de 30 km/h;"</p> <p>Nu există aparate de cale 60-190-1:9. Aparate de cale 49-190-1:9 se utilizează pe linii din stații care dau acces la magazii,....nu în mod curent. În schimb se utilizează aparate de cale tip 49-300-1:9.</p>	<p>1. Se vor elimina din documentatia SFF aparatele de cale 60-190-1:9.</p>	
	<p>2. Prețuri unitare – Suprastructură: Nu este menționat tipul aparatelor de cale (pentru cele cu tg 1:9). No 11 – Aparat de cale noise va completa tipul de șină și raza. Se va completa lista de prețuri unitare și cu aparate de cale tip 49-300-1:9 și, dacă este cazul, cu aparate de cale tip 49-190-1:9.</p>	<p>2. Se va completa documentatia SFF cu lista de cantitati.</p>	
	<p>3. Lipsesc descrierea articolelor prezentate în documentul "Prețuri unitare".</p>	<p>3. Se va completa documentatia cu descrierea articolelor in Anexa 11b</p>	
	<p>4. Lipsesc planurile de situație aferente stațiilor cf.</p>	<p>4. In ANEXA 16 se gasesc schitele statiilor. Conform celor discutate și stabilite cu beneficiarul in sedinta din data 23/01/2020, planurile de situatie 1:1000 au fost utilizate pentru a analiza statiile și nu se pun în documentație.</p>	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Terasamente		
Parti desenate: -În profilele transversale tip, unde sunt prevăzute trepte de înfrățire pentru racordarea cu terasamentul existent, se va prevedea geotextil pe treptele de înfrățire.	Se vor completa profilele transversale tip.	
-Cu profilele transversale curente transmise cu prezenta documentație se va proceda în una din următoarele variante: •fie acestea se vor completa cu soluția proiectată având toate elementele care evidențiază componența soluției și care conțin toate elementele de dimensionare necesare pentru acest tip de piese desenate; •fie vor rămâne la stadiul actual. În oricare din cele 2 variante, aceste piese desenate nu vor face parte din SF final, dar vor fi predate ca documentație distinctă Beneficiarului.	Se vor elimina din documentatie profilele transversale curente.	
-Se vor corela profilele transversale tip aplicabile în stații și punctele de oprire de la specialitatea Terasamente cu profilele transversale tip aplicabile în stații și punctele de oprire de la specialitatea Rezistență, privind înălțimea peroarelor.	Se vor corela cele doua specialitati.	
Drumuri		
Profile transversale tip: •se vor prevedea șanțuri de beton pe ambele părți ale drumurilor; •se va prevedea același tip de șanț pentru toate categoriile de drum. Referitor la "Estimarea Costurilor", "Prețuri Unitare", se va prezenta justificarea evaluărilor prin prezentarea listelor de cantități pe baza cărora s-a realizat evaluarea.	<ul style="list-style-type: none">• Se vor prevedea santuri de beton pe ambele parti ale drumului.• Se vor prevedea santuri de beton pe ambele parti ale drumului. Se va completa documentatia cu lista de cantitati si descrierea articolelor in Anexa 11b	
2	Poduri, podețe, pasaje	
Parte scrisa		
1.În partea scrisă, „Anexa 19b – proiect SF Poduri Și Podețe”, se specifică faptul că faza este studiu de fezabilitate final. În aceste condiții la ce se referă sintagma "propunere preliminară"?	Corectat " Soluțiile proiectului propuse pentru realizarea lucrărilor de artă, vor ține cont de problemele care pot fi întâlnite pe alternativa aleasa (alt.2)'	
2.În anexa 19b, se prezintă sub formă tabelară, 122 poziții kilometrice pentru poduri proiectate și 352 poziții kilometrice pentru podețe proiectate. Se observă că lipsesc: pod km pr. 250+325 (km ex. 250+394), pod km pr. 267+002 (km ex. 266+999), pod km pr. 372+695 (km ex. 373+049), pod km pr. 388+870 (km ex. 389+162), acestea fiind prezente doar în partea desenată.	Vor fi eliminate neconcordantele intre tabele si partea desenata	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<p>3. În partea scrisă (memoriu), la această fază (studiu de fezabilitate final), trebuie să existe descrierea lucrărilor proiectate (reparații, consolidare, structura nouă) pentru fiecare structură în parte. Se menționează acest lucru deoarece Prestatorul prezintă sub formă tabelară structurile existente în Anexa 4 (km existent, lungimea căii în lung, nr. de deschideri, suma deschiderilor, denumirea văii traversate) și situația proiectată în Anexa 19b, tot sub formă tabelară (km existent, km proiectat, tipul de structură, lungimea și numărul de deschideri). Din descrierea lucrărilor proiectate trebuie să rezulte faptul că soluția este fundamentată pe studii de teren (topo, geo, calcul hidraulic), expertize tehnice, expertizele tehnice preliminare neoferind aceste elemente. Dispozițiile generale fiind prezentate sub formă tipizată, deci neputându-se reprezenta grafic investigațiile geotehnice în partea desenată, amintim cerința Beneficiarului din Raportul 6 revizuit referitor la studiile geotehnice, ca datele privind natura terenului de fundare, aferente fiecărei structuri, inclusiv nivelul maxim al apelor freatice, presiunea convențională de calcul, tipul investigației geotehnice etc., să fie prezentate sub formă tabelară, eventual în partea scrisă (Anexa 19b). De asemenea, în planurile de situație trebuie reprezentată grafic poziția investigațiilor geotehnice pentru fiecare structură.</p>	<p>Vor fi adaugate in revizia urmatoare</p>	
	<p>4. Documentația trebuie completată conform <i>Raport Beneficiar Nr. 9/3/771/21.05.2020 Studiu de Fezabilitate, Raport nr. 5: Studii Hidraulice și hidrologice.</i></p>	<p>Documentatia la care se face referinta a fost aprobrata de Beneficiar in data 22.07.2020 (CFR nr. 11/2/524/22.07.2020)</p>	
	<p>5. Există neconcordanțe în ce privește poziția kilometrică a structurilor, între parte scrisă (borderou, memoriu) și partea desenată. Exemplu: pod km pr. 372+695 în borderou, pod km pr. 450+520 în borderou și memoriu (Anexa 19b) și în partea desenată (plan de situație): pod km pr. 372+682, pod km 450+515.</p>	<p>Vor fi eliminate neconcordanțele</p>	
Parte economica			
	<p>1. Pod GIPCS L = (18,00+30,00+18,00)m nu are preț unitar.</p>	<p>Vor fi adaugata. De fapt pentru acest pod va fi schimbata tipologia de la (DGMI 20 + GIPCS 30 + DGMI 20) in GIPCS (18+30+18)</p>	
	<p>2. Nu sunt cuantificate valoric prețurile unitare atât pentru reparații și consolidări la podețe, cât și pentru demolarea podețelor existente.</p>	<p>A fost considerat 4 categorii de podețe ;</p> <ul style="list-style-type: none">• Podețe linie simplă• Podețe linie dublă• Podețe - dublarea liniei existentă• Podețe noi <p>Primele trei categorii de podețe cuprind in pretul unitar lucrarile de consolidare, de reparație si demolare</p>	
	<p>3..Lipsește descrierea prețurilor unitare.</p>	<p>Vor fi adaugata in revizia urmatoare</p>	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	4. Datorită numărului mare de structuri, trebuie prezentat un tabel centralizator cu valorile la fiecare structură.	Vor fi furnizate in revizia urmatoare	
	Parte desenata		
	1. De pe planurile de situație de la cele 3 specialități (Poduri, Podețe, Pasaje superioare), lipsesc cotele de nivel (din ridicarea topo).	Vor fi adaugate in planuri si cotele din ridicarea topografica	
	2. Pentru o serie de dispoziții generale ti , pod DGMI 10,00m, 18 grinzi, 2 linii, nu este prezentat tabelul cu poziția kilometrică a structurii unde se aplică. De exemplu, pentru pod DGMI 10,00m, 24 grinzi, linie triplă; pod DGMI 12,00m, 9 grinzi, linie simplă; pod GIPCS (16,50+27,50+16,50)m, linie simplă; pod GZCJ 36,00m, linie simplă; pod GZCJ 3 x 50,00m, linie dublă; pod GZCJ 18 x 50,00m, linie dublă; pod GZCJ (50,00+50,00+80,00+110,00+80,00)m, linie dublă; pod GZCJ (80,00+50,00)m, linie simplă; pod GZCJ (55,00)m, linie dublă; pod GZCJ (3 x 80,00)m, linie simplă; pod GZCJ (110,00)m, linie simplă.	Vor fi furnizate tabele cu pozitia kilometrica in revizia urmatoare	
	3. Având în vedere tipologiile prezentate în partea desenată (dispoziții generale), se remarcă faptul că aplicabilitatea acestora nu cuprinde toate pozițiile kilometrice. Astfel, la podețe se întâlnește această situație pentru aproximativ 92 poziții kilometrice, iar la poduri pentru aproximativ 14 poziții kilometrice. De exemplu, pentru podețe enumerăm următoarele poziții kilometrice: podeț km pr. 382+074, podeț km pr. 382+962, podeț km pr. 383+057, podeț km pr. 383+406, podeț km pr. 383+467, podeț km pr. 383+502, podeț km pr. 383+913, podeț km pr. 384+106, podeț km pr. 384+266, podeț km pr. 384+463, podeț km pr. 384+593, podeț km pr. 384+666, podeț km pr. 384+750, podeț km pr. 384+897, etc. și pentru poduri: pod km pr. 267+002, pod km pr. 290+783, pod km pr. 304+855, pod km pr. 335+909, pod km pr. 355+642, pod km pr. 357+098, pod km pr. 383+786 (km ex. 384+148), pod km pr. 388+870, pod km pr. 409+396, pod km pr. 410+132, pod km pr. 413+355, pod km pr. 440+756, pod km pr. 453+166, pod km pr. 465+327 . Se deduce faptul că la aceste poziții kilometrice nu au fost prevăzute structuri noi, deci la acestea se fac lucrări de reparații, consolidări, dar nici nu sunt descrise lucrările proiectate în partea scrisă.	Toate neconcordanțele legate de aplicabilitate între tipologie și poziție kilometrică vor fi eliminate în următoarea revizie; în detaliu pentru fiecare tipologie (pod sau podeț) în plansele respective vor fi completate tabelele de aplicabilitate al tipologiilor	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A

1.În partea scrisă (Anexa 19b), în tabel sunt 3 pasaje superioare, fără poziție kilometrică proiectată, tip de structură, număr de deschideri, iar în partea desenată sunt 4 pasaje superioare la pozițiile kilometrice proiectate 333+212, 338+212, 352+226, 416+547. Vă rugăm să completați/corecetați.

De asemenea, planurile de situație de la pasajele superioare nu conțin denumirea drumului pe care sunt amplasate. Exemplu: Pasaj superior km pr 416+547; Pasaj superior km pr. 352+226; Pasaj superior km pr 338+312; Pasaj superior km pr 333+212. Pentru pasaj superior km pr. 352+226 nu sunt arătate axele CF în zona traversării.

Vor fi corectat si adaugat in revizia urmatoare



**Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare
Europei al Uniunii Europene**





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

3	Construcții civile și instalații aferente:		
	<p>În cadrul descrierii lucrărilor proiectate se vor enumera numele stațiilor, atât pentru clădiri reabilitate, clădiri noi, clădiri grup sanitar exterior nou, etc., pentru a se ști unde vor fi amplasate acestea.</p> <p>În cadrul documentației economice, estimările se vor detalia pe categorii de lucrări și obiecte.</p>	<p>S-a revizuit Memoriul General si s-a completat Anexa 21.</p> <p>Sunt detaliate in Lista de cantitati de lucrari si in Descrierea articolelor.</p>	
	Arhitectura si Resistența		
	Parte scrisa		
	<u>Memoriu General:</u>		
	1. Stație CF nou proiectată – Peroane (nivel față de NSS) Se solicită corelarea datelor între specialități (arhitectură+rezistență)	1. S-a revizuit Memoriul General si s-au corelat datele între specialitati.	
	2. Puncte de Oprire – Peroane (nivel față de NSS) Se solicită corelarea datelor între specialități (arhitectură+rezistență)	2. S-a revizuit Memoriul General si s-au corelat datele între specialitati.	
	3. Atât pentru stațiile noi, cât și pentru Punctele de Oprire, se propune un peron cu înălțimea de +0,38m față de NSS, pentru asigurarea transportului agabaritic, obiectiv care nu se regăsește și în propunerea pentru reabilitarea peroanelor din stațiile existente, acestea fiind înălțate la cota +0,55m față de NSS.	3. S-a revizuit Memoriul General si s-au corelat datele între specialitati.	
	<u>Anexa 21:</u> Clădiri de călători existente: – Clădirile de Călători existente nu sunt enumerate pe stații, iar descrierea lucrărilor propuse se face cu titlu general pentru toate clădirile. (pentru stația C.F. Drobeta Turnu Severin Mărfuri și stația CF Valea Cernei, Mehadia Nouă, se refac clădirile WC, în lipsa spațiilor pentru amenajarea grupurilor sanitare în clădirea de călători)	S-a completat Anexa 21 cu Cladirile de calatori existente care vor suporta lucrari de reabilitare enumerate pe stații.	
	Clădire CED existentă: – Clădirile de Călători existente nu sunt enumerate pe stații, iar descrierea lucrărilor propuse se face cu titlu general pentru toate clădirile.	S-a completat Anexa 21 cu Cladirile CED existente care vor suporta lucrari de reabilitare enumerate pe stații.	
	Copertine: – Nu se specifică stațiile în care nu există copertine și pentru care s-au prevăzut acestea.	S-a completat Anexa 21 cu stațiile în care nu există copertine și pentru care s-au prevăzut acestea	
	Stația C.F. nouă Prunișor: – Exista neconcordanțe între descrierea făcută la arhitectură, cea de la rezistență și varianta din planuri (regim de înălțime).	S-a corectat regimul de inaltime de la descrierea rezistenta.	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Parte desenata		
<p>Nu se regăesc planurile de situație aferente stațiilor. Nu se regăesc planșele cu fațade, secțiuni caracteristice ale clădirilor de călători, CED, etc, existente. Nu se regăesc planșele cu fațade, secțiuni caracteristice ale clădirilor de călători, CED, etc, nou propuse. În partea scrisă sunt descrise lucrări pentru Grup sanitar exterior nou, iar în partea desenată nu se regăesc planșele cu fațade, secțiuni caracteristice. Se regăesc două tipuri de copertine, acestea nefiind detaliate în partea scrisă (<i>Clădire de Călători și CED (Slatina Timiș, Ciochiuta, Prunișor) secțiuni și vederi vs Stația Prunișor – secțiune transversală peroane</i>). În partea scrisă sunt descrise lucrări pentru tunel pietonal existent în stația Craiova, iar în partea desenată nu se regăesc planuri, secțiuni, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Informațiile furnizate de planurile de situație se regăesc în schitele stațiilor.• Fațadele clădirilor existente nu se modifică, acestea putând fi identificate în fotorelevéle din Memoriul cu situația existentă.• Fațadele și secțiunile caracteristice pentru Clădirea de călători și CED nouă se regăesc în planșa nr.E218XSFAACC101002.• S-a completat documentația cu Fațade Principale, Secundare și Secțiune Grup Sanitar.• S-a corectat secțiunea transversală peroane din planșa Clădire de Călători și CED (Slatina Timiș, Ciochiuta, Prunișor)• S-a completat documentația cu releveul tunelului din stația Craiova.	
Instalații electrice		
<p>1. În documentație nu se specifică de unde se vor alimenta cu energie electrică stațiile și punctele de oprire.</p>	S-a completat în Descrierea de articole (Anexa 11b)	
<p>2. De asemenea, nu se specifică, pentru trecerile la nivel, modul în care se va realiza instalația de iluminat și de unde se va alimenta aceasta.</p>	In Anexa 21 este specificat modul în care se va realiza instalația de iluminat și de unde se va alimenta aceasta și s-a completat și în Descrierea de articole (Anexa 11b)	
Instalații sanitare		
<p>Nu se regăesc în documentație descrierea surselor de alimentare cu apă, respectiv soluția de evacuare a apelor uzate, respectiv pluviale, pentru construcțiile din cadrul proiectului. <u>Amenajare piața gării</u> Se solicită ca apele pluviale colectate de pe suprafața parcarilor să fie trecute printr-un separator de ulei și hidrocarburi.</p>	<p>S-a completat în Anexa 21</p> <p>S-a completat în Anexa 21</p>	
Instalații termice		
<p>Clădire Grup Sanitar Exterior Nou Se va asigura ventilarea, acolo unde este necesar.</p>	S-a completat în Anexa 21	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

4	Tuneluri		
	Anexa 05 Situația existentă Tuneluri		
	<p>Pozițiile kilometrice ale tunelurilor sunt corelate cu cele din documentul Studiu de fezabilitate final, dar nu și cu pozițiile km din Expertizele tehnice. În urma verificării, pentru tunelurile studiate, s-au găsit următoarele neconcordanțe (față de cele prezentate în Expertiza tehnică):</p>	<p>Kilometrii din expertizele tehnice ale tunelurilor sunt conform cu datele indicate în fisele istorice. Totuși, kilometrii din fisele istorice nu coincid cu situația actuală din traseu, de aceea vom pune în studiul de fezabilitate un tabel cu toți kilometrii pe care-i avem disponibili:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ex, date topografice (pentru noi reprezintă situația actuală de pe traseu)- Fisele istorice: pentru noi km din fise reprezintă date istorice și nu fac referință la km actuali ai tunelului de pe traseu, dar km din fise au fost folosiți pentru expertizele tehnice.- Plan Cadastru: planul cadastral care datează din 1990 nu coincide mereu nici ridicarea topo și nici cu fisele.- Km proiectați: tin cont de modificarea lungimii traseului.	
	<p>1.Tunel Moșu, km 375+211 - km 375+341,50: -poziția kilometrică a tunelului; -unele dintre caracteristicile tehnice; -secțiunea transversală.</p>	Vor fi corectate	
	<p>2.Tunel Baba, km 376+138 - km 376+221: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului; -alcătuirea tunelului – de clarificat dacă are sau nu radier (conform secțiunii transversale atașate reiese că nu are radier).</p>	Vor fi corectate	
	<p>3.Tunel Vîr, km 377+334 – km 377+427: Nu sunt observații.</p>	Vor fi corectate	
	<p>4.Tunel Vîrciorova, km 379+515 – km 379+607: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului; -planșa cu secțiunea transversală prezentată este neclară (ilizibilă).</p>	Vor fi corectate	
	<p>5.Tunel Bahna, km 381+733 – km 381+848: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului.</p>	Vor fi corectate	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	6.Tunel Alion, km 385+665 – km 385+865: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului.	Vor fi corectate	
	7.Tunel Tufări, km 388+573,50 – km 388+973,50: Nu sunt observații.	Vor fi corectate	
	8.Tunel Rachitoberg, km 413+357 – km 413+853: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului; -descrierea traseului în plan (poziția kilometrică a curbelor); -descrierea alcătuirii secțiunilor transversal.	Vor fi corectate	
	9.Tunel Poarta, km 436+168,27 – km 437+035,77 L=867,50m: -nu are Expertiză Tehnică.	Vor fi corectate	
	10.Tunel Feneș, km 446+811,79 – km 447+080: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului; -alcătuirea în secțiune transversală (lungime portal ieșire).	Vor fi corectate	
	11.Tunel Tîmpa, km 450+859,60 – km 451+163,90: -poziția kilometrică a tunelului; -lungimea tunelului; -poziția nișelor mici (lucrări auxiliare, în interior); -lipsă descriere lucrări auxiliare la exterior. Recomandăm ca pentru toate structurile documentația să fie completată cu: -starea și deficiențele structurilor actualizate, conform cu cele din expertizele tehnice; -soluția recomandată de expert pentru fiecare tunel; -în plus, trebuie luat în considerare Regulamentul UE nr. 1303/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la "Siguranța în tunelurile feroviare" a sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru tunelurile ce depășesc lungimea de 0,1km.	Vor fi corectate	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare
Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Anexa 19a – Proiect SF Tuneluri		
<p>Părți scrise: Pe tronsonul Craiova-Caransebeș este prevăzută realizarea a 4 tuneluri noi: 1.Tunel Balota, km 345+900÷352+089, L=6.189 m; 2.Tunel Poarta I, km 435+407÷436+686, L=1.279 m; 3.Tunel Poarta II, km 437+504÷438+054, L=550 m; 4.Tunel Poarta III, km 440+221÷440+526, L=305 m. În Studiul de Fezabilitate, în Anexa 19a, în capitolele: 1.Descriere Tuneluri noi propuse în SF, 2.Descriere secțiuni transversale tip tuneluri noi, 3.Lucrări de tuneluri natural, pentru cele 4 tuneluri noi situația ce urmează a fi proiectată este prezentată la nivel pur ipotetic ("proiect ilustrativ").</p>		Vor fi imbunatatita ilustrare propunere proiect
<p>Referitor la Capitolul 4. Tuneluri existente din Anexa 19a: -sunt prezentate sub formă tabelară 10 tunele, la care poziția kilometrică este diferită față de cea din expertizele tehnice; -numele unui tunel nu corespunde cu cel din Anexa 05 (Tunel Nou Iablanita).</p>		Vezi coment mai sus
Parte desenata		
<p>Pentru tunelurile existente: -Tunel Feneș, Tunel Tâmpa, Tunel Moșu, Tunel Baba, Tunel Vîr, Tunel Bahna, Tunel Alion, Tunel Tufări, poziția kilometrică este diferită, atât față de situația existentă, cât și față de cea din Expertiza Tehnică; -Tunel Nou Iablanita, km 412+827,00÷km 413+323,00, L=496,00m, nu este identificat în descrierea tunelurilor existente din Anexa 05 și nici nu are expertiză tehnică. Se poate presupune că este vorba despre Tunel Rachitoberg, caz în care trebuie corelate numele, poziția kilometrică, etc. în toate fișierele.</p>		Pentru positia km vezi coment mai sus. Tunel nou Iablanita a fost modificat nume cu Rachitoberg
Anexa 11 – Estimarea costurilor Deviz General 2A-2B		
<p>Costurile alternativelor 2A și 2B sunt rezultate pe baza prețurilor unitare, dar fără a fi îndeplinite cerințele din continutul-cadru privind elaborarea devizului general și a devizului pe obiect, conform HG 907/2016. Așadar, pentru cele două alternative sunt avansate sumele de: -pentru alternativa 2A, valoarea estimativă este de 427.012.500 euro; -pentru alternativa 2B, valoarea estimativă este de 383.575.000 euro.</p>		Deviz General conform HG 907/2016 va fi elaborat in următoarea revizuire



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Anexa 20 - Siguranța în Tuneluri		
	<p><i>Anexa 20 – Siguranța în tuneluri:</i> Se menține observația prin care se cere identificarea tunelurilor existente și a celor noi, la nivel de nume și poziție kilometrică. Materialele puse la dispoziție în această anexă sunt definite într-un limbaj mixt româno-italian, sau cu traduceri care nu au înțeles tehnic (de exemplu: Tabel 3 Parametrii Tunel Balota/Tunel Poarta I – “posibilitate de treceri în tuneluri pentru trenuri de trăsniț”). Totodată, se atrage atenția că Regulamentul (UE) 1303/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la “siguranța în tunelurile feroviare” a sistemului feroviar din Uniunea Europeană recomandă ca acest regulament să se aplice tuturor tunelurilor, indiferent de volumul lor de trafic. Desemenea, acesta se aplică tunelurilor noi, reînnoite și modernizate (în contextul acestui regulament, un tunel are 0,1 km sau mai mult).</p>	<p>Tabel cu informațiile cerute a fost introdus în Anexa 20.</p> <p>Greșeli de limba a fost corectate.</p> <p>Corect, si toate tuneluri au fost analizat. După acesta analiza concluzia este ca sisteme specifice pentru siguranța Tunel sunt necesare doar pentru 3 Tunele.</p>
5	Energoalimentare	
Parte scrisa		
	<p>În Anexa 23 - Instalațiile de Electrificare Feroviară, este necesar a se efectua o serie de corecturi/completări: Întrucât tensiunea nominală a rețelei este 25kV, conf SREN50163 și STI substațiile vor fi prevăzute cu transformatoare de putere 16 /10MVA, cu raport de transformare pe priza principală (plotul 0) 110/25 kV. Comutatoarele de ploturi pentru reglaj în sarcină $\pm 9 \times 1,78 \% U_n$ și ventilatoarele vor fi acționate cu motoare monofazate.</p>	<p>Se va corecta în anexa 23 /pag 3 – valoarea tensiunii nominale va fi de 25 kV în loc de 27,5 kV.</p>
	<p>Regimul normal de funcționare al substației de tracțiune va fi cu unul sau două transformatoare de putere, în funcțiune în paralel. Postul de transformare monofazat 25/0,23 kV – 50 kVA va fi alimentat din transformatoare de putere 16 /10MVA în amonte de celula trafo și nu din bara de 25 kV, aceasta fiind capsulată în SF6. Cele două celule de intrare în cablu vor fi echipate cu câte un transformator de curent de tip toroidal cu raportul de transformare 800/5/5A, deoarece curentul nominal este 16MVA/25kV=640A.</p>	<ul style="list-style-type: none">- În anexa 23 /pag 4 – se corectează exprimarea astfel încât postul de transformare monofazat pentru serviciile auxiliare ale substației CERNELE va fi alimentat conform soluției prezentate în schema electrică monofilara a substației de tracțiune.- În anexa 23/pag 5 – se corectează valoarea raportului de transformare a transformatorului de curent din celulele de intrare în cablu al substației de tracțiune STE CERNELE – 800/5/5A.
	<p>Vor fi prevăzute și următoarele lucrări: - bloc de comandă nou tip container cu echipament de tip interior, acolo unde nu au fost deja reabilitate, sau acolo unde acestea nu mai corespund conform expertizării;</p>	<p>În anexa 23/pag 4 a fost făcută mențiunea ca pentru substația CERNELE este prevăzut container nou cu echipament de tip interior iar la celelalte substații unde este cazul pentru dublarea linie c.f. se va prevedea un container pentru celulele suplimentare.</p>
	<p>-refacere construcții civile (suport, grinzi, rigle, canale de cabluri, cuve de transformator, acolo unde nu au fost deja reabilitate, sau acolo unde acestea nu mai corespund conform expertizării;</p>	<p>Lucrările sunt cuprinse la specialitatea construcții civile în Anexa 21 și în descrierea articolelor - Reabilitare substație tracțiune (Cernele).</p>



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	-completare sistem de supraveghere video;	Instalațiile de supraveghere video sunt cuprinse la categoria de lucrări "Telecomunicații feroviare".	
	-înlocuire baterii de acumuloare existente. Echipamentele acționate electric, din substația de tracțiune, vor fi alimentate prin intermediul a două redresoare redundante la tensiunea de 110 Vc.c., iar cele din posturile căii vor fi alimentate la tensiunea de 48 Vc.c,	la toate substațiile de tracțiune sunt prezentate lucrarile necesare a fi executate, inclusiv lucrari la instalațiile de servicii auxiliare de c.c. si c.a . Instalațiile de servicii auxiliare de c.c. conțin bateriile de acumuloare + redresoarele de 110 V.c.c.	
	Automatele programabile și calculatoarele de proces vor comunica cu serverele pe care rulează aplicația SCADA pentru teleconducerea prin dispecer prin intermediul protocoalelor standardizate SR EN 60870 și vor fi prevăzute cu interfață Ethernet, nu RS 232, pe suport de fibră optică. Având în vedere faptul că Dispeceratele Energetice Craiova și Caransebeș, ce teleconrolează instalațiile aferente acestui tronson, au fost recent modernizate cu aplicații SCADA, nu mai este cazul de abordare ca o retehnologizare a acestora, ci de o extindere și reconfigurare a sistemului SCADA existent conform noii topologii a rețelei.	În anexa 23 se va reformula astfel încât sa reiasă clar lucrările care trebuiesc facute la DEF CRAIOVA + CARANSEBES, lucrări de extindere +reconfigurare a sistemului SCADA.	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Parte desenata			
	Pentru claritatea pieselor desenate este necesară utilizarea simbolurilor consacrate pe celelalte proiecte, implementate și în derulare.	Toate planșele prezentate în documentație au, pentru claritate, legendă cu denumirea fiecărui simbol folosit în schemele electrice, iar simbolurile folosite sunt în concordanță cu standardele internaționale aflate în vigoare.	
	Este necesară transformarea piesei desenate "Amplasarea instalațiilor fixe de tracțiune" în schema generală de secționare (cu toate elementele!) și elaborarea pentru fiecare stație cf a schemei de secționare detaliate.	Schema instalațiilor IFTE este necesară pentru stabilirea sistemului de alimentare și secționare a liniei de contact și pentru cuantificarea tuturor instalațiilor de electrificare ale obiectelor (stație c.f. /interval) de pe linia c.f. Craiova - Dr. Turnu Severin – Caransebeș. În anexa nr 16 sunt prezentate toate schițele stațiilor c.f. de pe linia de cale ferată Craiova – Dr. Turnu Severin – Caransebeș. Principiile de baza pentru secționarea și alimentarea liniei de contact din stațiile c.f. este descrisă în anexa 23/pag 14.	
	Din schema monofilară lipsește fiderul 3F, care alimentează linia existentă spre PS Prunișor 1.	La STE Valea Albă s-a considerat că linia c.f existentă Prunișor - Dr Turnu Severin este simplă electrificată, cu lungimea aproximativă de 21 km, alimentată printr-un singur fider (nefiind necesar și al doilea fider).	
Anexa 11 – Estimarea costurilor Deviz General 2A-2B			
	Din documentul "Prețuri unitare" nu reiese componența ansamblurilor și "tip"-urile prezentate, pentru a înțelege ce conține valoarea prezentată. Este necesară detalierea pe obiecte și componente a costurilor previzionate.	În valoarea prețurilor unitare din documentul "Prețuri Unitare" pentru instalațiile de electrificare prezentate sunt cuprinse valorile tuturor lucrărilor de execuție descrise în anexa 23 pentru fiecare tip de instalație în parte.	
	În documentele "Costuri Alternativa" este necesară detalierea pe obiecte și categorii, neputând fi identificate elementele constitutive previzionate.	Prezentarea obiectelor și a instalațiilor lor aferente este detaliată în anexa 23 și prezentată, așa cum am spus mai sus, în schema instalațiilor IFTE.	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

6	Instalații Telecomunicații feroviare		
	Parte scrisa		
	<ul style="list-style-type: none">• în lipsa devizului pe obiect (defalcat pentru capitolul Telecomunicații feroviare, pe stații și intervale C.F.) și numai pe baza Devizului General și a estimărilor de costuri, nu se poate aprecia dacă s-a ținut cont în <i>Documentația Economică</i>, pentru specialitatea – Instalații de Telecomunicații, de <u>toate</u> instalațiile, echipamentele și materialele Tc. menționate de elaborator în „Anexa nr. 25 – Instalații de Telecomunicații”. Nu se regăsesc în această documentație economică acele materiale și echipamente prezentate în partea scrisă (în Anexa nr. 25 – Instalații de Telecomunicații) pe nr. de cantități/buc. a fiecărui echipament/material Tc., din fiecare stație C.F., H.m. și P.O. și de pe fiecare interval c.f., cu prețul unitar menționat clar și de care se ține cont în devizul pe obiecte și nici descrierea <u>articolelor comasate</u> (detaliat fiecare în parte), separat de cele pentru Semnalizarea feroviară (deci <u>nu împreună</u> cu acestea), pentru specialitatea Instalații de Telecomunicații. Concret, se solicită o mai mare transparență a documentației economice, inclusiv prezentarea de <u>articole comasate</u> specifice Instalațiilor Tc., având prețuri unitare și cantitățile stabilite de către elaborator, pentru fiecare dintre articolele comasate (echipament/material Tc.), pentru această categorie de lucrări.	A fost dezvoltat descriere articolelor care este inclus in Anexa 11B	
	<ul style="list-style-type: none">• în „Anexa nr. 25 – Instalații de Telecomunicații”, la capitolul 1.2.2.4 - Instalații Tc. Auxiliare în clădiri (la pag. 10/25), se menționează în „Notă” faptul că „<i>interfoanele pentru accesul controlat în spațiile cu agenți feroviari din clădirile mari sunt cuprinse în ”Sistemul tehnic de securitate” al clădirilor</i>”. Rugăm să se precizeze unde anume se regăsește acest capitol la care se face trimitere, în cadrul documentației.	S-a făcut corectura la pct. 1.2.2.4 din Anexa 25	
	Parte desenata		
	<ul style="list-style-type: none">• în planșa reprezentând „<i>Schema rețelei de cabluri FO pentru semnalizare și telecomunicații</i>” (nr. E218.0.SF.00.DX.TC2.00.001.0) nu se regăsesc legăturile pe care trebuie să le realizeze „<i>Cablul FO-TTR local - 6 f.o. subteran</i>” și pentru care există referințe în documentația tehnică;	S-a făcut corectura in Rev.1 a planșei	
	<ul style="list-style-type: none">• în aceeași planșă se observă că ambele cabluri pentru semnalizare (CS), notate „<i>Cablu 1 FO-CS 24 f.o.</i>” și „<i>Cablu 2 FO-CS 24 f.o.</i>”, sunt trecute în legendă ca fiind instalate <u>subteran</u>, deși au simbolistică diferită, dar culoarea identică (roșie); presupunem că ele sunt necesare realizării rețelei de transport IP/MPLS, pentru care cablul FO principal este instalat subteran iar cel secundar este montat aerian (pe stâlpii LC, spre exterior), dar modul de prezentare și de notare a lor în „<i>Legendă</i>” creează confuzie;	S-a făcut corectura in Rev.1 a planșei	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<ul style="list-style-type: none">de asemenea, se observă în această planșă că nu în toate dulapurile posturilor de tracțiune sunt introduse cablurile FO subteran pentru rețeaua de transport IP/MPLS și aici ne referim la cel notat „Cablul 1 FO-CS 24 f.o. subteran” și că unele containere CE nu au legătură redundantă la rețeaua de transport IP/MPLS;	s-a făcut corectura in Rev.1 a planșei	
	<ul style="list-style-type: none">în planșa reprezentând „Schema bloc a sistemului de supraveghere video” (nr. E218.0.SF.00.DX.TC4.00.001.0) trebuie explicitată semnificația următoarelor tipuri de cabluri ce apar în legendă și dacă acestea aparțin sau nu rețelei de transport IP/MPLS : „FO inel verde în cablul 1 FO” și „FO roșie în cablul 1 FO”. În acest sens este necesară o consecvență în denumirea cablurilor utilizate în planșele aparținând specialității Instalații de Telecomunicații.	s-a făcut corectura in Rev.1 a planșei	
7	Instalații Semnalizare		
	Parti scrise		
	<ul style="list-style-type: none">Se vor corecta greșelile gramaticale și exprimările neclare din cuprinsul capitolului de semnalizare (în special partea referitoare la sistemul ERTMS).	A fost corectat	
	<ul style="list-style-type: none">Se vor corela informațiile prezentate în cadrul capitolului 3.3.2.5 din Studiul de Fezabilitate cu cele conținute în Anexa 24, în vederea eliminării paragrafelor comune. Se propune ca anexa să cuprindă numai descrierea lucrărilor pe stații și intervale, precum și tabelele în care se detaliază diversele echipamente necesare.	Anexa 24 si capitol 3.3.2.5 au fost optimizat așa cum cerut.	
	<ul style="list-style-type: none">Referitor la dotarea cu inductori a semnalelor, se va clarifica următoarea exprimare: „semnalele de circulație pe liniile abătute (viteza de maximum 40 km/h) cu inductor de 1000/2000 Hz montat în fața semnalului dacă semnalul privește următorul semnal”.	A fost reformulat	
	<ul style="list-style-type: none">În tabelul site-urilor GSM-R se va completa numele pentru toate locațiile, în concordanță cu planul „Arhitectura GSM-R”.	A fost implementat	
	<ul style="list-style-type: none">Instalațiile de conducere centralizată a traficului vor fi identificate prin acronimele IMTF (Instalație Management Trafic Feroviar), respectiv ICCT (Instalație Control Centralizat al Traficului) în toate documentele componente ale Studiului de Fezabilitate.	A fost corectat	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

<ul style="list-style-type: none">•În privința instalațiilor DCOS, se va avea în vedere faptul că s-au implementat în cadrul unui proiect distinct sisteme de detecție pentru stațiile Teregova, Drobeta Turnu Severin Est, Răcari. Se va propune explicit soluția optimă, considerând adaptarea acestor instalații după reabilitarea liniei și introducerea unor noi puncte de detecție, după caz. Se menționează instalarea acestor sisteme pe secțiunea 1AD, însă în părțile desenate s-a optat pentru montarea pe secțiunea semnalului de intrare, în interiorul stației (exemple: Domașnea Cornea, Prunișor).	<p>Schițele au fost corectate și este propus o soluția pentru a folosi cei 3 DCOS prevăzuți în alt proiect la care au fost adăugate 2 DCOS pentru necesitate de siguranța în Tunel (TSI SRT). Soluția este propusa în Anexa 24</p>	
<ul style="list-style-type: none">•Referitor la dotarea trecerilor la nivel, tipul instalațiilor este stabilit în SR 1244-1:1996. De asemenea, se menționează echiparea cu „2 semibariere rutiere pe fiecare parte a căii ferate, care închid drumul complet”, însă vitezele de circulație proiectate nu impun această dotare, așa cum reiese și din schițele de semnalizare.	<p>Sa corectat textul considerând viteza de circulație</p>	
<ul style="list-style-type: none">•Se va propune numărul de RBC-uri necesar pentru tronsonul studiat, cu definirea ariilor de responsabilitate și a zonelor de handover.	<p>In versiune inițială SF număr de RBC nu a fost propus pentru ca, în general, depinde de tehnologia și capacitate propus de producător.</p> <p>In principiu pe acesta line cf și cu tehnologia curente sunt necesare 3/4 RBC-uri.</p> <p>Pentru a îndeplini cerința au fost introdus 4 RBC și 3 handover așa cum a fost cerut.</p>	
<ul style="list-style-type: none">•Referitor la rețeaua de transport IP/MPLS, se vor instala două cabluri FO (subteran și aerian), nu două inele optice formate din cabluri pozate pe ambele părți ale liniei, așa cum se menționează în Anexa 24.	<p>A fost corectat</p>	
<ul style="list-style-type: none">•Referitor la Figura 8 – Arhitectura CCO din Anexa 24, se va realiza concordanța cu planul „Schema rețelei de cabluri FO pentru semnalizare și telecomunicații”, în sensul în care supravegherea video în punctele de oprire și clădirile de călători, precum și sistemul de informare pasageri sunt conectate prin intermediul rețelei FO TTR (în loc de rețea de transport telecomunicații IP/MPLS). Cablurile FO se vor denumi și reprezenta unitar în planurile de semnalizare și telecomunicații.	<p>A fost implementat</p>	
<ul style="list-style-type: none">•În documentația economică se va furniza o descriere a articolelor prezentate în documentul „Preturi unitare”. Pe baza acestor articole se va întocmi devizul pentru categoria de lucrări Instalații de semnalizare, din care să reiasă suma totală indicată în tabelele „Costuri Alternativa”.	<p>A fost dezvoltat descriere articole care este inclus în Anexa 11B</p>	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

Parți desenate		
<p><u>Schițe cu semnalizarea:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se va reprezenta întreaga zonă controlată de instalația CE, având în vedere integrarea blocului de linie.		<p>Nu sa implementat acest coment pentru ca fiind o faza de SF si considerând ca in faza următoare vor fii pregătit un PTH di partea constructorul, el vor identifica la care CE vor fi integrat secție de bloc in funcție si de tehnologia care vor fii propusa de Constructor.</p> <p>In acest faza de SF informația cel mai important ca a fost dezvoltata in SF este configurația blocuri si configurația din stațiile care sunt informație esențiale pentru infrastructură feroviara.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Schițele cu semnalizarea vor cuprinde și următoarele elemente:<ul style="list-style-type: none">➢ compunerea semnalelor de circulație și manevră (panouri, indicatoare), vitezele TMV afișate, indicațiile de direcție/linie;➢ inductorii sistemului de autostop INDUSI;➢ denumirile și lungimile tuturor secțiunilor fără macazuri;➢ destinațiile tuturor liniilor din stații.• Reprezentarea semnalelor repetitoare va ține cont de indicațiile afișate de fiecare dintre acestea.• Se vor nominaliza stațiile adiacente pentru fiecare direcție.		<ul style="list-style-type: none">- S-au prevăzut modificările pe schițe pentru compunerea semnalelor de circulație, manevra, vitezele TMV, indicațiile de direcție/linie;- inductori de autostop, denumirile și lungimile tuturor secțiunilor fără macazuri, destinațiile tuturor liniilor din stații, reprezentarea semnalelor repetitoare, s-au nominalizat stațiile adiacente pentru fiecare direcție;
<ul style="list-style-type: none">• Se propune cumulara anumitor circuite de cale prin eliminarea unor joante izolante (spre exemplu, desființarea jontelor de la vârfurile macazurilor 9, 11, 10, 12, stația Ciocîrșu).		<p>S-au prevăzut modificările pe schițe pentru cumulara anumitor circuite de cale prin eliminarea unor joante izolante;</p>
<p><u>Stația Ișalnița:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Se vor amplasa indicatoare „Așteaptă” la intrarea în zona macazurilor necentralizate.		<p>S-au amplasat indicatoare așteaptă pe schița cu semnalizarea in zona macazurilor necentralizate.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Neconcordanță între schița de trafic și schița de semnalizare privind amplasarea trecerii la nivel km 263+785.		<p>S-a realizat modificarea pentru trecerea la nivel km263+785;</p>
<ul style="list-style-type: none">• În schița de trafic apare masa de manevră MM2 în capătul Y, însă pe schița cu semnalizarea această instalație lipsește.		<p>S-a modificat in capatul Y masa de manevra prin amplasarea acesteia;</p>
<ul style="list-style-type: none">• Se propune amplasarea semnalului YII la vârful macazului 7, cu drum de alunecare fizic, în vederea măririi lungimii utile a liniei II.		<p>Semnalul YII a fost amplasat la vârful macazului 7;</p>
<p><u>Stația Răcari:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Macazul 13 va avea poziția normală către linia 1, unde se pot efectua și parcurșuri de circulație.		<p>S-au efectuat pe schița modificările;</p>



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<ul style="list-style-type: none">•Se vor indica tangentele aparatelor de cale.	S-au efectuat pe schița modificările;	
	<p><u>Stația Filiași:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Neconcordanță cu schița de trafic în zona liniei 10.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se va reconsidera amplasarea trecerii la nivel km 286+525, pentru a nu intersecta 3 linii CF.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se va specifica lungimea secțiunilor I A, 015.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Strehaia:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se va reconsidera amplasarea trecerii la nivel km 310+443 din stația Strehaia, pentru a nu intersecta 3 linii CF.	Trecerea la nivel este una existentă	
	<ul style="list-style-type: none">•Se propune ca macazurile 11, 24 să asigure în mod normal accesul la linia 4.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se propune renunțarea la semnalele de ieșire Y6, X6 și utilizarea liniei 6 doar pentru manevră.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Tâmba:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se vor amplasa indicatoare „Așteaptă” la intrarea în zona macazurilor necentralizate.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Igrioaș:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Aparatele de cale au tangență 1:14.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Prunișor:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se propune crearea drumurilor de alunecare fizice de 100 m la semnalele de ieșire de la liniile abătute, având în vedere lungimea utilă mare a acestor linii.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Drobeta Turnu-Severin Mărfuri:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Macazurile centralizate 42, 27 nu sunt incluse în secțiuni izolate (limita zonei centralizate este la călcâiul macazului 37).	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Macazul 2a va avea poziția normală către linia de evitare.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Schița stației nu este în concordanță cu schița de trafic din planul schematic al tronsonului (în capătul X s-a prevăzut linie simplă către Valea Albă).	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Drobeta Turnu-Severin Est:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se va reconsidera amplasarea trecerii la nivel km 358+580, întrucât actuala amplasare peste liniile de garare nu este instrucțională.	Trecerea la nivel este una existentă	
	<ul style="list-style-type: none">•Semnalele XI, XIII nu asigură ieșirea pe directă și vor fi redenumite în consecință.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Drobeta Turnu-Severin:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se propune crearea drumului de alunecare fizic de 100 m la semnalul Y2.	S-a realizat;	
	<p><u>Stația Gura Văii:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se vor renumera liniile de garare, începând cu linia 1 dinspre clădirea de călători.	S-a realizat;	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<u>Stația Vârciorova:</u> •Tunelul este prevăzut în capătul X, conform schiței de trafic și pozițiilor km.	S-a realizat;	
	<u>Stația Orsova:</u> •Se propune reamplasarea semnalului de intrare Y în afara tunelului, spre linia curentă. •Se propune renunțarea la semnașire Y7, X7 și utilizarea liniei 7 doar pentru manevră.	Semnalul Y s-a reamplasat la km 388+630, iar semnalul repetitor RY la km 388+900; S-a realizat;	
	<u>Stația Valea Cernei:</u> •Se propune schimbarea poziției normale a macazurilor 3, 7, 4, 8.	S-a realizat;	
	<u>Stația Topleț:</u> •Se propune desființarea uneia dintre trecerile la nivel cap X.	Cele două treceri fac legătura cu zone locuite despărțite de râul Săcărșia. Pentru desființarea unei treceri ar fi necesar construirea unui pod peste râu	
	•Nu se consideră necesare drumurile de alunecare fizice la semnalele Y3, X3, în condițiile asigurării drumurilor tehnice de 50 m către liniile înfundate.	S-a realizat;	
	<u>Stația Mehădia Nouă:</u> •Se propune crearea drumurilor de alunecare fizice pentru semnalele de la liniile 2, 3.	S-a realizat;	
	•În schița de trafic apare în plus o linie înfundată în prelungirea liniei 3 cap X.	Linia înfundată este reprezentată și pe planul de situație.	
	<u>Stația Mehădia Veche:</u> •Se vor redenumi semnalele de ieșire și secțiunile fără macazuri, conform numerotării liniilor de garare. •Se propune crearea drumurilor de alunecare fizice la semnalele de ieșire pe directă.	S-a realizat;	
	<u>Stația Iablanța:</u> •Se propune modificarea poziției normale a macazului 11. •Se propune crearea drumurilor de alunecare fizice pentru semnalele X1, X4.	Nu se pot crea drumuri de alunecare, deoarece lungimea utilia a liniei este de 530m; S-a realizat;	
	<u>Stația Crusovăț:</u> •Se propune reamplasarea schimbătorului 13 în afara liniei de garare 1. •Macazul 15 are tangentă 1:10 conform schiței de trafic.	S-a realizat;	
	•Se propune crearea drumurilor de alunecare fizice pentru semnalele X1, Y1.	Se va face corectura pe schița stației (se va trece tg. 1:9 în loc de 1:10). S-a realizat	
	<u>Stația Crusovăț:</u> •Conform schiței de trafic, trecerea la nivel din capătul Y este amplasată peste secțiunile 024, 036 (se vor corecta și denumirile secțiunilor).	Trecerea la nivel nu se afla pe schița, deoarece aceasta este pe partea de bloc	
	<u>Stația Poarta:</u> •Se vor prevedea semnale de manevră la călcâiul macazurilor 3, 4.	S-a realizat;	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<ul style="list-style-type: none">•Semnalele XI, XII vor fi amplasate pe partea dreaptă a liniilor de garare.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se va reprezenta tunelul din capătul Y.	S-a realizat;	
	<p><u>Stafia Vălișoara:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Trecerea la nivel din capătul X va fi echipată cu instalație BAT.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se propune desființarea semnalelor de manevră de la vârful macazurilor 10, 12.	S-a realizat;	
	<p><u>Stafia Balta Sărată:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Se va asigura drum de alunecare fizic și la semnalul Y4.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se propune desființarea semnalelor de manevră de la vârful macazurilor 10, 12.	S-a realizat;	
		Toate modificările de mai sus s-au realizat pe schita cu semnalizarea aferenta fiecarei statii.	
	<p><u>Schite BLAI:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Semnalele de intrare în Craiova cap Y sunt Y, YF.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Pe intervalul Armeniș-Slatina Timiș se vor reamplasa semnalele PrY, BL1 în afara tunelului, către trecerea la nivel. Semnalul PrY poate face și funcția de avarie în condițiile montării la mai puțin de 500 m de pasaj.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Semnalele de intrare în Caransebeș vor fi redenumite XH, XHF. Semnalele BL13, BL23 vor fi redenumite PrXH, PrXHF și nu vor avea reper de avarie. Granița instalației CE Caransebeș va fi în dreptul semnalelor prevestitoare.	S-a realizat;	
	<p><u>Schite cu semnalizarea ERTMS:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•Pentru a nu încărca planurile, nu considerăm necesară reprezentarea distanțelor L1, L2, L3 pentru fiecare semnal/trecere la nivel. Având în vedere că acestea au o valoare constantă, este suficientă precizarea din legendă.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Amplasarea grupului de balize de recalibrare pentru semnalele din stație se va face la 200 m de semnal, întrucât acest grup va face și funcția TAF (conform cerințelor CFR, fereastra TAF începe la distanța de 200 m de semnal).	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Grupurile de balize de recalibrare pentru trecerile la nivel și zonele neutre vor conține 1 baliză/grup. În legendă se va corecta sintagma „post de schimbare fază” (nu se schimbă în mod obligatoriu faza de alimentare pentru tracțiunea electrică la zona neutră; informația relevantă pentru OBU este zonă în care nu este permisă oprirea și se deconectează disjunctorul).	S-a realizat;	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene



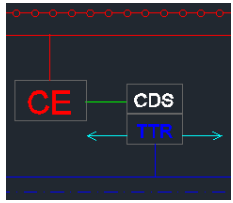


Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<ul style="list-style-type: none">•Pentru semnalele „spate-în-spate”, același grup de balize „STOP if in SR” va fi folosit pentru ambele direcții.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Nu sunt necesare grupurile de balize de recalibrare pentru trecerile la nivel amplasate în stație.	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se vor figura grupurile de balize necesare pentru tranzițiile de nivel pentru liniile adiacente neechipate ETCS din stațiile Craiova (Banu Mărăcine, Plaiu Vulcănești, Craiova Triaj), Cernele (Craiova Triaj), Drobeta Turnu-Severin Est (Dudașu).	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•Se vor figura balizele de handover pe intervalele Craiova-Jiu (semnal intrare XJ), respectiv Balta Sărată-Caransebeș (km 473+337).	S-a realizat;	
	<p><u>Alte planuri:</u></p> <ul style="list-style-type: none">•În planul „Arhitectura GSM-R” se vor figura toate echipamentele în fiecare site. De asemenea, se vor reprezenta distinct cele 2 BTS-uri, în funcție de amplasarea acestora (în clădirea container CE în stații, respectiv în 2 clădiri container separate în linie curentă).	S-a realizat;	
	<ul style="list-style-type: none">•În planul „Arhitectura rețelei de transport” controllerele pentru trecerile la nivel vor fi conectate redundant, pe ambele cabluri ale rețelei IP/MPLS, având în vedere faptul că aceste instalații sunt de siguranța circulației. De asemenea, se va stabili soluția de conectare a echipamentelor de energoalimentare la dispecer, întrucât din planurile transmise reiese că se utilizează atât rețeaua IP/MPLS (terminalele SCADA RTU în planul „Arhitectura rețelei de transport”), cât și rețeaua FO TTR (terminale CDS în planul „Schema rețelei de cabluri FO pentru semnalizare și telecomunicații”). Se vor figura cablurile FO care conectează echipamentele DCOS cu echipamentele IP/MPLS din stații. Se va realiza concordanța în privința echipamentelor conectate prin cablurile FO menționate în Anexa 25 – Instalații de telecomunicații.	<ul style="list-style-type: none">- Trecere la nivel au fost conectat în configurația redundanta- In arhitectura rețea de transport sa clarificat ca CDS=SCADA RTU, si legătura cu DEF este prin rețea IP/MPLS se semnalizare. In planul cu schema cabluri FO este reprezentat in cablu local de 6 fibre (verde) pentru asigura legătura între clădire CE si clădire calatori unde este instalat CDS. TTR nu este folosit pentru acest scop.  <ul style="list-style-type: none">-In legătura DCOS:<ul style="list-style-type: none">- in planul cu schema cabluri FO este reprezentat cablu local pentru legătura cu clădire CE unde sun echipamente pentru rețea IP/MPLS- In Arhitectura rețea de transport este reprezentat concesiuone cu echipamente IP/MPLS	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

8	Protecția Mediului		
	<p>Menținem și reiterăm toate observațiile/completările/corecțiile solicitate de Direcția Dezvoltare și Modernizare Infrastructura Feroviară, prin adresa nr.9/3/782/25.05.2020, Raport nr.8 documentație de mediu și care nu au fost operate în documentația analizată.</p>		
	<p><u>Cap.3.1 lit.d)Pag.77</u>) Surse de poluare existente în zonă: Se face un inventar al unităților industriale existente în vecinătatea liniei CF Craiova -Drobeta Turnu Severin Caransebeș și prezentarea lor dpdv strict al surselor de poluare aer. Există societăți care sunt în proximitatea liniei CF și în interiorul amplasamentului declarat Natura 2000 (Ex:Șantier Naval Orșova, Unicom Holding Severin) care au activități cu potențial poluare factor de mediu sol/apă. Vă rugăm să prezentați și ca inventar surse de poluare sol /apă.</p>	<p>S-au adăugat în memoriu SFF in Cap.3.1 lit.d) următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none">- în dreptul km 386+000: – SC. ȘANTIERUL NAVAL ORȘOVA S.A. – construcția de nave și structuri plutitoare, repararea și întreținerea navelor și bărcilor– la o distanță de cca. 30 m față de linia cf și în aria protejată ROSPA0080-Munții Almăjului și Locvei. <p>Conform Autorizației Integrate de Mediu nr. 21/27.02.2013, monitorizarea factorului de mediu Apă se face semestrial, iar pentru emisiile de pulberi totale rezultate de la stațiile de sablare fixe, aflate în funcțiune monitorizarea se face anual.</p> <p>Nu există date disponibile privind impactul asupra factorului de mediu APĂ pentru acest amplasament.</p> <ul style="list-style-type: none">- în dreptul km 371+000: – SC. UNICOM TRANZIT SA –activități de transporturi de marfă pe calea ferată– la o distanță de cca. 100 m față de linia cf și în aria protejată ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSCI0206- Porțile de Fier. <p>Conform Autorizației de Mediu nr.10 din 03.08.2010 revizuită în data de 2.04.2012-transferată în baza deciziei nr1/01.02.2013 către SC UNICOM TRANZIT SA de SC UNIFERTRANS SA, revizuită în data de 5.08.2013, revizuită în data de 23.07.2015, revizuită în data de 24.03.2017, monitorizarea factorului de mediu APĂ se face la solicitarea Agențiilor de Mediu, la fel ca și factorul de mediu ZGOMOT.</p> <ul style="list-style-type: none">- în dreptul km 375+000: –Societatea de Producere a Energiei Electrice în Hidrocentrale HIDROELECTRICA București SA Sucursala Hidrocentrale Porțile de Fier-Sistemul Hidroenergetic și de Navigație Porțile de Fier I–producerea de energie electrică, activități de servicii anexe transportului pe apă se află la o distanță de 200 m față de linia cf și în aria protejată ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSCI0206- Porțile de Fier.	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

		Conform Autorizației de Mediu nr.39 din 13.04.2020 monitorizarea factorului de mediu APĂ: conform autorizației de gospodărire a apei, iar pentru monitorizarea factorului de mediu SOL - nu este cazul (sursa Raport Starea Mediului APM Mehedinti 2019).	
Cap.4.4/lit.c/pag260-263 Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții -Consum de resurse naturale minim . Vă rugăm să justificați/clarificați /corecți/modificați următorul paragraf : "In cadrul proiectului prin modul de gestionare a deșeurilor în conformitate cu Ordinul MMGA nr.95-2005 se aplică o metodă de valorificare a acestora, fapt ce contribuie la diminuarea consumului de resurse naturale";		In cadrul proiectului, prin modul de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu Ordinul MMGA nr.95/2005, secțiunea 6, se poate aplica o metodă de valorificare a acestora, fapt ce contribuie la diminuarea consumului de resurse naturale.	
Ordinul la care faceți referire- Ordinul MMGA 95/2005 – "Criterii de acceptare și proceduri preliminare de acceptare a deșeurilor la depozitare și lista națională de deșeuri acceptate în fiecare clasa de deșeuri" – modif de O 3838/2012 ,este un ordin care prevede condițiile de acceptare a deșeurilor într-un depozit de deșeuri. Acest ordin se adresează gestionarilor de depozite nepericuloase și periculoase și la tipurile de analize solicitate pentru deșeuri ca ele să fie acceptate pentru eliminare într-un depozit pentru nepericuloase/periculoase.			
În același context vă rugăm să detaliați/justificați/completați următorul paragraf: "Se va obține o utilizare mai mare a energiei electrice în transportul feroviar pe o infrastructură sigură obținându-se diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră". Proiectul de reabilitare vizează o linie CF electrificată, pe tronsonul celor 226 km. De unde rezultă mai exact diminuarea emisiilor GES ????. Doar de la becurile LED și panourile fotovoltaice din stații??		S-au adăugat în memoriu SFF in in Cap. 4.4: Realizarea proiectului va contribui la reducerea GES prin: <ul style="list-style-type: none">- Diminuarea consumul de energie prin achiziționarea unor instalații cu consum minim de energie:<ul style="list-style-type: none">o Centralele electrice prevăzute de proiectant pentru încălzirea stațiilor și pentru prepararea apei calde menajere sunt echipamente moderne, acestea nu vor genera emisii de gaze de ardere în atmosferă peste limitele prevăzute de legislația în vigoare- Eficientizarea energetică a clădirilor prin sisteme de termoventilație a căror factori de emisie sunt sub limitele admise de legislația în vigoare- Utilizarea unei noi tehnologii în domeniul iluminării interioare și exterioare în stațiile de cale ferată (reducerea consumului de energie electrică cu 30-40% prin utilizarea surselor de lumină cu LED)- Instalații de iluminat în stațiile de cale ferată cu utilizarea panourilor fotovoltaice- Promovarea transportului intermodal și a transferului modal de la transportul rutier la cel feroviar	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

	<p><u>Pag.263 lit c)</u> Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate; Nu există nici o corelare a acestui capitol cu sursele de poluare existente în vecinătatea coridorului CF și impactul acestora prezentate în capitolul de la pag 77 din SF .</p>	<p>Impactul asupra factorilor de mediu din cap. 4.4 c) se refera doar la sursele de poluare rezultate în urma realizării proiectului. Impactul cumulat al proiectului va fi tratat în cadrul procedurii EIM (Memoriu de prezentare, Raport de impact asupra mediului).</p>	
	<p><u>Cap.4.10/ pag.325</u> Analiza de riscuri,măsuri de prevenire,diminuarea riscurilor: Vă rugăm să includeți riscul legat de potențialele SU/pandemii și cuantificarea acestor riscuri cu măsurile de prevenire/atenuare a acestor riscuri, având în atenție aspectele legate de comunicarea cu autoritățile, vizitele pe amplasament, echipamentele și logistica necesară în astfel de situații.</p>	<p>Toate aceste aspecte vor face subiectul Planului SSM elaborat de Antreprenor.</p>	
	<p><u>Anexa 11: Tabel Prețuri unitare</u> -Lucrări protecția mediului: Vă rugăm să clarificați dacă la capitolul Gestionare deșeuri în prețurile unitare pentru evacuare balast și pământ sau pentru evacuare traverse de lemn creozotate - valorificare energetică ați inclus toate operațiile, inclusiv cel de transport de la locul generării până la UAT-ul care gestionează eliminarea/valorificarea acestor deșeuri. Dacă nu, vă rugăm să le includeți sau să aveți în vedere un capitol separat de cheltuieli.</p>	<p>Au fost incluse în prețurile unitare (articole comasate) Decontaminare piatră spartă și sol Pentru determinarea zonelor contaminate cu petroliere și metale, trebuie parcurse următoarele etape:</p>	
	<p>-Lucrări de decontaminare piatră spartă și lucrări de decontaminare pământ și ballast: În SF nu apare în descriere, în ce constau aceste lucrări și ce fel de materiale se folosesc pentru decontaminare, dacă se fac in situ sau nu. La prețuri unitare apar defalcate și diferite ca valoare aceste lucrări. Se solicită clarificare.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Investigații vizuale prin care se identifică amplasamentele posibil contaminate în linia curentă a căii ferate, în stații c.f. și de-a lungul liniilor abătute din stații;- Investigare prin prelevare de probe - conform unui plan de prelevare, analizarea acestora - în vederea stabilirii gradului de contaminare;- Intocmire plan de excavare ce cuprinde delimitarea suprafețelor și adâncimilor identificate a fi contaminate- Decontaminare piatră spartă și sol ex-situ;- Investigare prin prelevare de probe după procesul de decontaminare în vederea stabilirii eficienței acestuia)	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene





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

FISA DE REVIZUIRE

REV. A

DOCUMENT: **STUDIU DE FEZABILITATE FINAL REV. A**

9	Analiza Cost – Beneficiu (ACB)		
	<p>Pentru verificarea informațiilor înscrise în tratarea capitolului „4. Analiza fiecărui scenariu/opțiuni tehnico-economice propuse” din cadrul Studiului de Fezabilitate, lipsește Anexa 13 - Analiza Cost-Beneficiu, anexă ce detaliază tratarea înscrisurile precizate mai sus, conform Ghidului privind Analiza Cost Beneficiu al Comisiei Europene (“Guide to Cost-benefit Analysis of Investments Projects – Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020”), pe care vă rugăm să o transmiteți.</p>	<p>Anexa 13 a fost trimisă cu adresa nr. JV-CRCA-OUT-035-2020 din 29/05/2020 și tablele Excel cu informații detaliate au fost trimise cu adresa nr. JV-CRCA-OUT-045-2020 din 29/06/2020.</p> <p>În următoarea revizuire, analiza cost-beneficiu va fi tratată într-un volum separat conform Ghidului privind Analiza Cost Beneficiu al Comisiei Europene.</p>	
	<p>De asemenea, se vor corela și corecta următoarele date:</p> <ul style="list-style-type: none">-La <u>Pag. 102</u> - <i>Capitolul 3.2.</i> - Să se verifice numerotarea capitolelor și să se insereze în cuprins toate subcapitolele care nu sunt menționate;-Descrierile de tabele să fie scrise în limba română și numerotarea acestora să corespundă cu textul care face trimitere la fiecare dintre ele. Ex: Pag. 285 - “<i>Tabelul complet de calcul este prezentat în pagina următoare. (Tabelul 17 și Tabelul 18)</i>”;-Denumirea Analizei Cost Beneficiu să fie folosită în cadrul documentației sub acronimul “ACB” și nu “CBA” sau “ABC”;-Denumirea Raportului Beneficiu/Cost să fie folosită în cadrul documentației sub acronimul “R B/C” și nu altul;-La <u>Pag. 284</u> - Lipsește Tabelul 16 privind duratele de viață pentru diferitele componente ale proiectului în vederea calculării valorii reziduale, care trebuie atașate;-La <u>Pag. 278</u> – Capitolul 4.7.1.2.3. – “<i>Venituri din taxele de acces la calea ferată (TAC)</i>” se va folosi denumirea de Tarif de Utilizare a Infrastructurii Feroviare Publice (TUI) în loc de “<i>Taxă de acces la Infrastructura Feroviară Publică (IAC)</i>” sau altă denumire și se va corecta în consecință.	<p>S-a implementat.</p>	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare Europei al Uniunii Europene

