



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**

Observ la Draft SF Final CR CB DPDMIF-- ref. adresa CFR 9/3/0968/ 30.06.2020

No.	COMENTARIUL CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
1.1	<b>Planul schematic</b>		
	Cu siguranță recunoaștem semnificația culorilor folosite în elaborarea Planului schematic, dar pentru evitarea unor confuzii solicităm completarea acestuia cu o legendă explicativă.	S-a completat cu legendă.	
1.2	<b>Schițe</b>		
	Solicităm ca pe lângă planul schematic să fie prezentate și schițele detaliate ale stațiilor. Aceste schițe trebuie să conțină toate informațiile necesare nevoilor de exploatare (tracțiune, semnalizare, gabarite,). Astfel solicităm ca schițele să conțină următoarele informații: viteza maximă de circulație, lungimile utile ale liniilor sau secțiunilor în cazul în care linia este împărțită în două secțiuni, peroanele și a căile pietonale de acces la acestea, înălțimea peroanelor (cu scopul de a putea verifica cu ușurință accesul trenurilor agabaritice la liniile deservite de aceste peroane), poziția și felul semnalelor, electrificarea liniilor, destinația liniei (primire/expediere, industriale, tragere, evitare, curentă către ...)	Schițele stațiilor se regăsesc în ANEXA 16.	



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**

1.3	Managementul traficului pe parcursul execuției lucrărilor		
	<p>După cum exprimă și titlul documentului, acesta are ca obiectiv armonizarea celor două principale activități, execuția lucrărilor și circulația trenurilor, care se suprapun atât temporal cât și spațial în cadrul contractului de lucrări. În acest sens considerăm foarte bună abordarea distinctă a celor 4 mari tipuri de situații de lucrări prezentate de către Prestator lucrări: de reabilitare pe zonele cu linie dublă pe traseu existent, pe zonele cu linie simplă existentă, de dublare a liniei simple existente și lucrări pe secțiunile cu variante noi de traseu, dar propunem ca această anexă să fie completată cu câteva capitole esențiale. Chiar dacă etapa la care a fost elaborată este a unui Studiu de Fezabilitate, considerăm oportună introducerea unor capitole suplimentare, deoarece informațiile descrise în acestea pot reprezenta clarificări în cadrul viitoarelor etape ale proiectului, preîntâmpinând astfel eventualele interpretări greșite ale documentațiilor de atribuire.</p>	<p>Scopul documentului este și rămâne să ofere indicații generale, lăsând detaliile în etapele ulterioare de proiectare și construcție.</p> <p>Scopul principal a fost estimarea aproximativă a perioadelor de închidere a unor secțiuni și identificarea rutelor alternative.</p> <p>Cu toate acestea, va fi procesată o revizuire parțială a documentului pe baza comentariilor dvs.</p>	
	<p>Solicităm astfel:</p> <p>a)introducerea unui capitol legat de calculul capacității secției pe perioada lucrărilor de dublare sau reabilitare a liniei duble existente.</p>	<p>S-a implementat la un nivel general</p>	
	<p>b)fașaj general de eșalonare a lucrărilor, în conformitate cu Graficul de implementare a investiției propus, în care să fie evidențiate distinct liniile închise cât și cele disponibile pentru efectuarea circulației/manevrei vehiculelor feroviare.</p>	<p>este în afara domeniului de aplicare a acestui raport</p>	
	<p>c)Prezentarea unor Ipoteze obligatorii în vederea asigurării condițiilor de execuție a lucrărilor sub circulație în stații</p>	<p>S-a implementat la un nivel general</p>	
	<p>Ca și recomandări în acest context propunem următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•să se păstreze posibilitatea încrucișării trenurilor în fiecare din stațiile de pe tronsoanele care se reabilitează.</li></ul>	<p>Subiectele au fost tratate într-un mod foarte general fără a intra în acest detaliu care nu intră în sfera de aplicare a documentului</p>	
	<ul style="list-style-type: none"><li>•în stațiile mari execuția lucrărilor de reabilitare a liniilor c.f. pe zona aparatelor de cale se face în închideri parțiale de circulație sau în ferestre astfel încât să se asigure accesul la grupele tehnice, tranzit, depouri de locomotive, zone industriale etc.</li></ul>		
	<ul style="list-style-type: none"><li>•lucrările de reabilitare a unui fir de circulație se desfășoară simultan cu lucrările de reabilitare a liniei directe din stații corespunzătoare acestuia, respectiv cu liniile de abateri aferente liniei directe care se reabilitează.</li></ul>		



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>•celelalte tronsoane în care nu sunt supuse închiderilor de linie sunt utilizate în exploatare ca linie dublă; pentru aceasta în stațiile care limitează tronsoanele pe care se execută lucrările se păstrează posibilitatea trecerii trenurilor de pe un fir de circulație pe celălalt, prin păstrarea diagonalelor și bretelelor existente dintre liniile directe sau prin introducerea unor diagonale provizorii între liniile directe.</p>	<p>Subiectele au fost tratate într-un mod foarte general fără a intra în acest detaliu care nu intră în sfera de aplicare a documentului</p>	
	<p><u>Observații punctuale:</u> •pag.9 alineatul 1 - se poate completa cu afirmația: Pentru călătoriile ale căror origine și/sau destinație se află pe intervalul închis circulației se va apela la transbordarea călătorilor.</p>	<p>S-a implementat</p>	
	<p>•Pag.14 alineatul 5 <i>“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”</i>. Cu siguranță exprimăm acordul legat de acest aspect, reprezentând un criteriu important de luat în considerare la evaluarea ofertelor dar în același timp considerăm că această afirmație nu își găsește locul în acest tip de documentație – propunem reformularea acestuia.</p>	<p>afirmația în cauză a fost eliminată</p>	
	<p>•Pag.14 alineatul 6 – <i>„Ofertantul câștigător trebuie să ofere soluții temporare pentru menținerea traficului feroviar pe parcursul execuției lucrărilor de semnalizare, centralizare stații, telecomunicații și linie de contact, în scopul reduce timp de întrerupere si/sau asigura un minim de circulație si in acest period”</i>. Propunem reformularea.</p>	<p>afirmația în cauză a fost eliminată</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**

1.4	Analiza Operațională	
	<p>Unul din cele mai importante aspecte legate verificarea și validarea datelor rezultate din Analiza Operațională o reprezintă acceptarea datelor de intrare cât și a algoritmului de calcul.</p> <p>În acest sens propunem ca date de intrare pentru calculele de tracțiune să se folosească <i>Caracteristici de tracțiune</i> a unor vehicule motoare din dotarea operatorilor naționali de transport feroviar din Romania, iar pentru calculele de capacitate recomandăm algoritmi prezentați în Instrucția Nr. 115, conținând Instrucțiuni pentru calculul capacității stațiilor și secțiilor de circulație.</p>	<p>Curba de tracțiune luată în considerare pentru simulările de rulare a trenurilor a fost selectată după o analiză profundă asupra locomotivelor utilizate în prezent în rețeaua românească (de exemplu, locomotiva E 5100) și a locomotivelor utilizate la nivel internațional (de exemplu, locomotiva E 652). Pe baza rezultatelor obținute și luând în considerare importanța liniei (care aparține unui coridor european interoperabil), s-a decis luarea în considerare a locomotivelor interoperabile ca fiind utilizate în mod normal la nivel internațional, așa cum este împărtășit cu Clientul în cadrul întâlnirilor specifice.</p> <p>Aceleași considerații sunt valabile pentru algoritmul de calcul al capacității: având în vedere importanța internațională a proiectului, s-a decis utilizarea metodei UIC 405-1 R (cunoscută și utilizată la nivel internațional și raportată în documentația proiectului) în locul algoritmului conținut în Instrucțiunile românești. De asemenea, această decizie a fost împărtășită în prealabil cu Clientul în cadrul întâlnirilor dedicate.</p>



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare  
Europei al Uniunii Europene

