



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**

SUCURSALA REGIONALA DE CĂI FERATE TIMIȘOARA- ref. adresa CFR 3/7/2/3/675/ 29.06.2020. (11/1080/01.07.2020.)

No.	COMENTARIILE CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/ Inchiș)
	Punct de vedere Divizia Investiții – UMP Birou Implementare 3:		
	<u>Punct de vedere Divizia Investiții – UMP Birou Implementare 3:</u> <u>Materiale rezultate din demontari/demolari</u> Nu este abordata problema materialelor rezultate din demontarea liniei: amestec de piatra sparta, nisip, balast, pamant, deseuri de beton, traverse de beton, traverse de lemn impregnate cu creuzot, stalpi de electrificare, material metalic (sina, material marunt de cale, cabluri metalice etc.) si a materialelor rezultate din demolari. Acestea vor trebui sortate si depozitate temporar in gari. O parte din ele se vor valorifica (prin folosire la alte lucrari, prin comercializare ca materiale refolosibile) sau se vor evacua la depozite autorizate de deseuri.	Subiectul legat de "Materiale rezultate din demontări/demolări" este abordat în documentația pentru obținerea acordului de mediu.	
	Infrastructura si suprastructura: - Eliminare traverse din lemn creuzotate (cod deseuri 17.02.04*); - Spargere și eliminare traverse din beton (cod deseuri 17.04.05 și 17.01.01); - Eliminare piatră spartă (cod deseuri 17.05.04); - Eliminare balast și pământ (cod deseuri 17.05.08); - Deșeu de tip menajer (cod deseuri 20.03.01);		
	Poduri si podete - Spargere și eliminare elemente din beton armat (cod deseuri 17 04 05 – metale (fier și oțel); cod deseuri 17.01.01 - beton); - Spargere și eliminare beton simplu rezultat din demolări (cod deseuri 17.01.01); - Evacuare pamant (cod deseuri 17.05.04); - Eliminare piatră spartă (cod deseuri 17.05.04);		
	Semnalizări și telecomunicații - Eliminare, valorificare material metalic din cupru (cod deseuri 17.04.01); - Eliminare, valorificare material metalic din fier și oțel (cod deseuri 17.04.05); - Spargere și eliminare beton simplu rezultat din demolări (cod deseuri 17.01.01);		



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>Linie de contact - Alimentare cu energie electrica</p> <ul style="list-style-type: none">- Eliminare, valorificare material metalic din oțel și cupru (cod deseuri 17.04.05 și 17.04.01);- Eliminare, valorificare material metalic din fier și oțel (cod deseuri 17.04.05);- Spargere și eliminare stâlpi din beton armat (cod deseuri 17.04.05 și 17.01.01);	<p>Subiectul legat de "Materiale rezultate din demontări/demolări" este abordat în documentația pentru obținerea acordului de mediu.</p>	
	<p>Constructii civile : Instalații sanitare, Instalații electrice, Rezistența</p> <ul style="list-style-type: none">- Eliminare obiecte sanitare (cod deseuri 17.01.07);- Eliminare, valorificare material metalic din fier și oțel (cod deseuri 17.04.05); <p>Constructii civile : Instalații electrice</p> <ul style="list-style-type: none">- Eliminare corpuri de iluminat (cod deseuri 20.01.21*);- Eliminare proiectoare piloni (cod deseuri 20.01.02-sticlă și 20.01.39-plastic)- Evacuare piloni (cod deseuri 17.04.05 și 17.01.01);- Eliminare întrerupătoare, comutatoare, prize (cod deseuri 20.01.39);- Eliminare, valorificare material metalic din fier și oțel (cod deseuri 17.04.05) <p>Constructii civile : Rezistența</p> <ul style="list-style-type: none">- Spargere și eliminare beton armat rezultat din demolări (cod deseuri 17.04.05 și 17.01.01);- Spargere și eliminare beton simplu rezultat din demolări (cod deseuri 17.01.01);- Eliminare material lemnos (cod deseuri 17.02.01);- Spargere și eliminare zidărie din cărămidă (cod deseuri 17.01.02);		
	<p>Organizari de santier</p> <ul style="list-style-type: none">- Deseu de tip menajer (cod deseuri 20.03.01)		
	<p>Organizari de santier</p> <p>Nu sunt prevazute locatiile care se pun la dispozitie de catre CNCF CFR SA cu destinatia de organizare de santier.</p> <p>Nu este reglementat modul in care se pune la dispozitia Antreprenorului terenuri proprietate publica aflat in administrarea CNCF CFR SA situat in afara amprizei lucrarilor.</p>	<p>Subiectul legat de "Organizări de șantier" este abordat în documentația pentru obținerea acordului de mediu. Tabelul concentrator cu organizările de șantiere propuse a fost dezvoltat.</p>	
	<p>Instalații</p> <p>Nu sunt prevazute montarea instalațiilor pentru înlăturarea sau topirea zăpezii și a gheții la macazuri</p>	<p>Sunt prevăzute în Anexa 23, cap.1.8., pag 17</p>	
	<p>Anexa 28 borderou Avize</p> <ul style="list-style-type: none">- Lipsa avizul de securitate la incendiu emis de ISU Caras-Severin- Lipsa avizul de mediu	<p>Prin certificatul de urbanism de la Caraș Severin nu s-a solicitat aviz ISU (s-au obținut avize pentru cele bifate în CU).</p> <p>Activitatea de obținere a acordului de mediu este în curs de derulare</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**

	Punct de vedere Divizia Trafic – Serviciul R.D.T.			
I	<p><u>Punct de vedere Divizia Trafic – Serviciul R.D.T.</u> Având în vedere importanța proiectului de modernizare pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Dr.Tr.Severin-Caransebes , parte a Coridorului Orient/Est - Mediteranean precum și faptul că magistrala 900 înseamnă un factor important în ponderea traficului feroviar atât în prezent dar și în viitor și profitând de aceste investiții care urmează să se efectueze pe secția de circulație Caransebeș - Orșova - Drobeta Tr.Severin propunem și susținem ca varianta de proiect aprobată să asigure dublarea liniei pe întreaga distanță aferentă sucursalei noastre regionale așa cum am solicitat și prin adresa nr.3/5/2/3/62/03.02.2020 pe care o anexăm .</p>	<p>Dublarea liniei pe toată lungimea a fost exclusă de la începutul proiectului (2018), în acord cu CFR București. și urmând recomandările lui Jaspers. De la începutul acestui proiect a fost întotdeauna declarată și convenită de toate părțile imposibilitatea de a avea o linie dublă de-a lungul secțiunii Dunării sau o variantă de ocolire în cadrul acestui studiu de fezabilitate. În SFP (Cap. 3.2.b.1) a fost prezentat un studiu de coridoare care evidențiază modul în care variantele de ocolire pentru secțiunea Dunării nu sunt durabile din punct de vedere tehnic și financiar.</p>		
II	<p>De asemenea având în vedere importanța strategică a acestei magistrale feroviare care asigură o mare parte din transportul de călători și marfă pe axa „Est-Vest” a țării noastre și de asemenea constituie o componentă foarte importantă în tranzitul mărfurilor și călătorilor atât în țară dar și spre frontierele de vest ale țării la joncțiune cu administrațiile JZ din Serbia prin granița Stămora Moravita și/ sau Kikinda dar și cu MAV la frontiera Curtici-Lokoshaza , solicităm imperios ca lucrările aferente viitorului traseu al liniei duble pe distanța Caransebeș - Orșova să nu afecteze circulația trenurilor pe traseul existent al liniei simple astfel încât să nu fie necesară închiderea totală a vechiului traseu pe perioada executării lucrărilor.</p>	<p>Toate variantele de traseu care au fost studiate în SFP pentru secțiunea Caransebeș – Orșova (variante din nr.7 la nr.15) au fost aruncate din cauza clasificare cost/eficiență redusă. Numai variante nr.11 în zona Iablanita-Crusovat-Domasnea Cornea (clasificare cost/eficiență ridicată) și nr.12 în zona Poarta (pentru eliminarea secțiunii cu declivitate de 24 ‰) au fost incluse în alternativul final al traseului De fapt, Alternativa finală a traseului, aprobată în SFP și aprobată în CTE, nu include aceste variante de traseu. În documentele CTE a fost, de asemenea, clar menționat că alternativa aprobată a fost cu siguranță aprobată pentru traseul orizontal, cu optimizări care urmează să fie studiate pentru declivitate (18‰) sau 24‰), dublare, locația stațiilor etc.</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

III

Solicităm acest aspect întrucât actuala linie constituie un factor extrem de important în economia județelor Timiș, Caras Severin și Mehedinți pe teritoriul cărora tranzitează aceasta linie dar și pentru economia națională a țării, închiderea ei ar produce foarte mari pierderi economice ale tuturor agenților economici din cele trei județe dar și perturbații majore în traficul de calatori și marfa.

Studiul de fezabilitate al liniei de cale ferată Craiova - Caransebes a fost realizat cu scopul de a echilibra aspectele tehnice și economice, luând în considerare costurile și beneficiile pentru întreaga linie (230 km) încercând să respecte bugetul alocat. Toate reducerile de costuri au fost solicitate și convenite atât de CFR București, cât și de Jaspers, cu scopul comun de a avea un proiect finanțabil.

Reducerea secțiunilor de linie dublă a fost decisă pe baza unei analize a capacității și a costurilor de construcție corespunzătoare și aduce în mod substanțial la aceleași concluzii raportate în studiile anterioare pe această linie (Prisma/Atkins 2011) care au stat la baza contractului nostru (baza parametrilor tehnici ai proiectului așa cum se menționează în Caiet de Sarcini).

Alternativă optimizată cu dublare redusă a fost studiată, propusă și recomandată a fi dezvoltată în etapa următoare în SFP-ul aprobat cu adresa CFR nr.13/7/588/01.10.2019 (a se vedea punctul 4.4 din SFP).

Pentru mai multe detalii tehnice, consultați Raportul Special prezentat oficial la CFR București din data de 13.02.2020 cu adresa nr. JV/CR-CA/OUT/013/2020.

Înțelegem preferința departamentului Timișoara pentru un proiect mult mai scump, dar consecința sigură ar fi nefezabilitatea proiectului, cu mari daune pentru CFR și pentru țară.



**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**

Punct de vedere Divizia Linii – Serviciul Linii			
<p><u>Punct de vedere Divizia Linii – Serviciul Linii</u> - In cadrul studiului de fezabilitate, in ceea ce privește proiectarea stațiilor, nu au fost luate in considerare toate observațiile noastre menționate in actul nr.3/3/1/34/2020 anexat, transmis in luna februarie 2020.</p>		Au fost implementate toate observațiile din adresa 3/3/1/34/2020 cu excepția stației Băile Herculane unde nu se poate prevedea linia pentru utilaje	
<p>- Este necesara reanalizarea soluției pe distanta Valea Cemei -Iablanita unde este proiectata linie simpla, soluție cu care nu suntem de acord. De asemenea solicitam marirea vitezei pe aceasta distanta.</p>		Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
<p>3. Suntem de acord cu soluția proiectata pe distanta Iablanita-Teregova.</p>			
<p>4. Pe distanta Teregova-Slatina Timiș nu suntem de acord cu pastrarea liniei de cale ferata simpla si cu viteza proiectata de 70 km/h.</p>		Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
<p>5. Solicitam marirea vitezei de proiectare pe distanta Slatina Timis-Caransebes, avand in vedere ca traseul actual permite acest lucru(limitare de viteza in zona Balta Sarata)</p>		Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
<p>Consideram ca pastrarea unei linii simple pe distantele Valea Cemei-Iablanita, respectiv Teregova-Slatina Timiș, scade capacitatea de circulație proiectata a liniei, este greu de intretinut o linie simpla din cauza inchiderilor insuficiente de linie in plus traseul dificil poate duce la blocări in circulația trenurilor in caz de probleme.</p>		Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	

Punct de vedere Sucursala Electrificare – Compartiment E.I.			
<p><u>Punct de vedere Sucursala Electrificare – Compartiment E.I.</u> - Anexa 08 punctul 2 – Linia de contact (LC) În stația Orșova sunt electrificate si liniile 5 si 6. În statia Iablanita linia 2 este directa si nu linia 3 iar în statiile Armenis, Vălișoara si Valca Timișului linia 1 nu este electrificată.</p>		<ul style="list-style-type: none">• Anexa 08 la pag 18, in tabelul prezentat cu situația liniilor electrificate din stații c.f. la stația Orșova se vor adauga și liniile 5 și 6 ca fiind electrificate• Anexa 08 la pag.18, in tabelul prezentat cu situația liniilor electrificate din stații c.f., se va corecta la stația Iablanita linia II se va trece ca linie directa iar liniile 1 din stațiile Armeniș, Vălișoara și Valea Timișului se vor sterge (nefiind electrificate).• Anexa 08 la pag. 35 - se corectează astfel încât liniile 1 din stațiile Armeniș, Vălișoara și Valea Timișului să nu figureze ca linii electrificate.	
<p>- Anexa 8 pagina 17 În stația Balta Sărată sunt 4 separatori pe teren si nu 3 ca si în anexă.</p>		Anexa 08 la pag 17 – se va modifica numărul de separatoare existente în stația c.f. Balta Sărată, se vor trece 4 separatoare.	



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 8 pagina 35: In stația Balta Sărată liniile 1 și 3 se pot separa electric față de linia 2.	Anexa 08 la pag 35 – se va corecta astfel încât stația Balta Sărată are în prezent liniile 1 și 3 separate electric față de linia 2
- Clădirea Districtului Electricare Mehadia nu este prevăzută pentru reabilitare.	În stația Mehadia Veche s-a expertizat și prevăzut pentru reabilitare clădirea de călători și CED
- Nu se asigură alimentare de rezerva pentru instalațiile CED. În afara de posturile trafo din LC, nu sunt prevăzute alte surse de alimentare. Se renunță la reabilitarea LES 6KV.	Pentru alimentarea de rezervă a instalațiilor CED s-au prevăzut două surse. La specialitatea Energoalimentare sunt cuprinse posturile de transformare alimentate din linia de contact. La cap 3.3.2.4 "Clădiri din stația" sunt prevăzute grupuri electrogene pentru instalațiile CED.

Punct de vedere Sucursala Regională de Telecomunicații Timișoara		
<p><u>Punct de vedere Sucursala Regională de Telecomunicații Timișoara</u></p> <p>- Pct. 1.2.2.1 COMUNICAȚII TELEFONICE OPERATIVE DE SIGURANȚĂ</p> <ul style="list-style-type: none"> • pct. B - COMUNICAȚII OPERATIVE PENTRU AGENȚII DE ELECTROALIMENTARE - instalația ITASC pentru DEF pe raza SRCF Timișoara trebuie prevăzută la DEF Caransebeș, nu la DEF Timișoara (dacă nu este prevăzută desființarea DEF Caransebeș) 	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 B din Anexa 25	
<ul style="list-style-type: none"> • DEF Caransebeș (DEF Timișoara dacă se desființează DEF Caransebeș) trebuie prevăzut și el cu un comutator CTF cu o consolă cu butoane de apel și convorbire pentru comunicațiile cu ceilalți operatori 	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 B din Anexa 25	
<ul style="list-style-type: none"> • se vor prevedea platforme de management la NC Timișoara pentru rețelele de CTF nou instalate pe tronsonul Orșova - Caransebeș; 	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 A din Anexa 25	
<p>- Pct. 1.2.2.3 INSTALAȚII DE TELECOMUNICAȚII PENTRU I.D.M.</p> <ul style="list-style-type: none"> • se vor prevedea platforme de management la NC Timișoara pentru rețelele de CTF nou instalate pe tronsonul Orșova - Caransebeș; 	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.3 A din Anexa 25	
<p>- Pct. 1.2.6 RCI - REȚEAUA DE COMUTAȚIE ISDN</p> <p>- Pentru managementul noului comutator ISDN montat în stația CF Orșova se va instala un client al platformei de management în NC Timișoara (comutatorul ISDN din stația CF Orșova aparține subrețelei Timișoara);</p>	s-a făcut corectura la pct. 1.2.6 din Anexa 25	



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**

- Se vor instala calculatoare conectate în rețeaua de transmisiuni de date a CNCF "CFR" S.A. la I.D.M., șef stație și calculatoarele de la subunitățile functionale ale CNCF "CFR" S.A

Aceasta solicitare a fost făcută numai de către "Telecomunicații CFR" SR Timișoara, cei de la SRTC Craiova și nici cei din centralul de la București au solicitat așa ceva.

In orice caz nu fac obiectul TC, așa ca nu au fost prevăzute.

Eventual pot fi trecute la Dotări, dar nu se poate aprecia corect numărul de calculatoare necesare!



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**

SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE TIMISOARA- ref. adresa CFR 3/5/2/3/366/ 25.06.2020.

No.	COMENTARIILE CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
	DIVIZIA TRAFIC SERVICIUL R.D.T		
	In urma descarcarii documentatiei aferente Draftului Studiului de fezabilitate Final de la link-ul pus la dispozitie de catre dumneavoastra pe e-mail si in urma dezarhivarii fisierelor si studierii continutului acestora , nu am identificat schitele concrete ale statiilor si punctelor de sectionare de pe acest traseu astfel incat sa ne putem exprima un punct de vedere aferent Diviziei Trafic si corespunzator problemelor de circulatie si manevra.	Schițele stațiilor se regăsesc in ANEXA 16.	
	Avand in vedere importanta proiectului de modernizare pentru reabilitarea liniei de cale ferata Craiova-Dr.Tr.Severin-Caransebes , parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean precum s faptul ca magistrala 900 inseamna un factor important in ponderea traficului feroviar atat ir prezent dar si in viitor si profitand de aceste investitii care urmeaza a se efectua pe sectia de circulatie Caransebes - Orsova - Drobeta Tr.Severin propunem si sustinem ca varianta de proiect aprobata sa asigure dublarea liniei pe intreaga distanta aferenta sucursalei noastre regionale asa cum am solicitat si prin adresa nr.3/5/2/3/62/03.02.2020pe care o anexam .	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	De asemenea avand in vedere importanta strategica a acestei magistrale feroviare care asigura o mare parte din transportul de calatori si marfa pe axa „Est-Vest” a tarii noastre si de asemenea constituie o componenta foarte importanta in tranzitul marfurilor si calatorilor atat in tara dar si spre frontierele de vest ale tarii la jonctiune cu administratiile JZ din Serbia prin granita Stamora Moravita si/ sau Kikinda dar si cu MAV la frontiera Curtici-Lokoshaza , solicitam imperios ca lucrarile aferente viitorului traseu al liniei duble pe distanta Caransebes - Orsova sa nu afecteze circulatia trenurilor pe traseu existent al liniei simple astfel incat sa nu fie necesara inchiderea totala a vechiului traseu pe perioada executarii lucrarilor.	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	Solicitam acest aspect intrucat actuala linie constituie un factor extrem de important in economia judetelor Timis , Caras Severin si Mehedinți pe teritoriu carora tranziteaza aceasta linie dar si pentru economia nationala a tarii , inchiderea ei ar produce foarte mari pierderi economice ale tuturor agentilor economici din cele trei judete dar si perturbatii majore in traficul de calatori si marfa .	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	



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**

SUCURSALA REGIONALĂ DE CĂI FERATE TIMIȘOARA - ref. adresa CFR 3/5/2/3/62/ 03.02.2020.

No.	COMENTARIII CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
	DIVIZIA TRAFIC SERVICIUL R.D.T		
	Avand in vedere importanta proiectului de modernizare pentru reabilitarea liniei de cale ferata Craiova-Dr.Tr.Severin-Caransebes , parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean precum si faptul ca magistrala 900 inseamna un factor important in ponderea traficului feroviar atat in prezent dar si in viitor si profitand de aceste investitii care urmeaza a se efectua pe sectia de circulatie Caransebes - Orsova - Drobeta Tr.Severin propunem si sustinem ca varianta de proiect aprobata sa asigure dublarea liniei pe intreaga distanta aferenta sucursalei noastre regionale asa cum am solicitat si prin adresa nr.3/5/2/1/422/21.09.2019 .	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	De asemenea avand in vedere importanta strategica a acestei magistrale feroviare care asigura o mare parte din transportul de calatori si marfa pe axa „Est-Vest” a tarii noastre si de asemenea constituie o componenta foarte importanta in tranzitul marfurilor si calatorilor atat in tara dar si spre frontierele de vest ale tarii la jonctiune cu administratiile JZ din Serbia prin granita Stamora Moravita si/ sau Kikinda dar si cu MAV la frontiera Curtici-Lokoshaza solicitam imperios ca lucrarile aferente viitorului traseu al liniei duble pe distanta Caransebes - Orsova sa nu afecteze circulatia trenurilor pe traseu existent al liniei simple astfel incat sa nu fie necesara inchiderea totala a vechiului traseu pe perioada executarii lucrarilor.	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	Solicitam acest aspect intrucat actuala linie constituie un factor extrem de important in economia judetelor Timis , Caras Severin si Mehedinti pe teritoriu carora tranziteaza aceasta linie dar si pentru economia nationala a tarii , inchiderea ei ar produce foarte mari pierderi economice ale tuturor agentilor economici din cele trei judete dar si perturbatii majore in traficul de calatori si marfa .	Vezi răspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	



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**

SUCURSALA REGIONALA DE CAI FERATE TIMISOARA - ref. adresa CFR 3/3/1/ 166/ 2020

No.	COMENTARIII CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/ Inchis)
	SECTOR EXPLOATARE DIVIZIA LINII - SERVICIUL LINII		
	1. In cadrul studiului de fezabilitate, in ceea ce priveste proiectarea statiilor, nu au fost luate in considerare toate observatiile noastre mentionate in actul nr.3/3/1/34/2020, transmis in luna februarie 2020.	Au fost implementate toate observatiile din adresa 3/3/1/34/2020 cu exceptia stației Băile Herculane unde nu se poate prevedea linia pentru utilaje	
	2. Este necesara reanalizarea solutiei pe distanta Valea Cernei -Iablanita unde este proiectata linie simpla, solutie cu care nu suntem de acord. Deasemenea solicitam marirea vitezei pe aceasta distanta.	Vezi raspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	3. Suntem de acord cu solutia proiectata pe distanta Iablanita-Teregova.	Vezi raspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	4. Pe distanta Teregova-Slatina Timis nu suntem de acord cu pastrarea liniei de cale ferata simpla si cu viteza proiectata de 70 km/h.	Vezi raspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	5. Solicitam marirea vitezei de proiectare pe distanta Slatina Timis-Caransebes, avand in vedere ca traseul actual permite acest lucru (limitare de viteza in zona Balta Sarata)	Vezi raspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	
	Consideram ca pastrarea unei linii simple pe distantele Valea Cernei-Iablanita, respectiv Teregova-Slatina Timis, scade capacitatea de circulatie proiectata a liniei, este greu de intretinut o linie simpla din cauza inchiderilor insuficiente de linie in plus traseul dificil poate duce la blocari in circulatia trenurilor in caz de probleme.	Vezi raspunsurile de la punctele I, II și III de mai sus	



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**

SUCURSALA ELECTRIFICARE TIMIȘOARA- ref. adresa CFR 2/3/EI/292/ 29.06.2020

No.	COMENTARIII CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/ Inchis)
	Divizia Investiții Timișoara		
	<p>- Anexa 08 punctul 2- Linia de contact (LC), în stația Orșova sunt electrificate și liniile 5 și 6. în stația Iablanița linia 2 este directă nu linia 3, iar în stațiile Armeniș, Vălișoara, Valea Timișului linia 1 nu este electrificată.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Anexa 08 la pag 18, în tabelul prezentat cu situația liniilor electrificate din stații c.f. la stația Orșova se vor adăuga și liniile 5 și 6 ca fiind electrificate• Anexa 08 la pag 18, în tabelul prezentat cu situația liniilor electrificate din stații c.f., se va corecta la stația Iablanița linia II se va trece ca linie directă iar liniile 1 din stațiile Armeniș, Vălișoara și Valea Timișului se vor șterge (nefiind electrificate).• Anexa 08 la pag. 35 - se corectează astfel încât liniile 1 din stațiile Armeniș, Vălișoara și Valea Timișului să nu figureze ca linii electrificate.	
	<p>- Anexa 08 pagina 17, în stația Balta Sărată sunt 4 separatori pe teren și nu 3 ca și în anexă.</p>	<p>Anexa 08 la pag 17 – se va modifica numărul de separatoare existente în stația c.f. Balta Sărată, se vor trece 4 separatoare</p>	
	<p>- Anexa 08 pagina 35, în stația Balta Sărată liniile 1 și 3 se pot separa electric față de linia 2.</p>	<p>Anexa 08 la pag 35 – se va corecta astfel încât stația Balta Sărată are în prezent liniile 1 și 3 separate electric față de linia 2</p>	
	<p>- clădirea Districtului Electrificare Mehadia nu este prevăzută pentru reabilitare.</p>	<p>În stația Mehadia Veche s-a expertizat și prevăzut pentru reabilitare clădirea de călători și CED</p>	
	<p>- Nu se asigură alimentare de rezervă pentru instalațiile CED. În afara de posturile trafo din LC nu sunt prevăzute alte surse de alimentare. Se renunță la reabilitarea LES 6KV?</p>	<p>Pentru alimentarea de rezervă a instalațiilor CED s-au prevăzut două surse. La specialitatea Energoalimentare sunt cuprinse posturile de transformare alimentate din linia de contact. La cap 3.3.2.4 "Clădiri din stație" sunt prevăzute grupuri electrogene pentru instalațiile CED</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**

SUCURSALA DE TELECOMUNICAȚII TIMIȘOARA- ref. adresa CFR 3/3/2/1152/ 29.06.2020

No.	COMENTARIUL CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
	SUCURSALA DE TELECOMUNICAȚII TIMIȘOARA		
2.	Pct. 1.2.2.1 COMUNICAȚII TELEFONICE OPERATIVE DE SIGURANȚĂ <ul style="list-style-type: none">• pct. B – COMUNICAȚII OPERATIVE PENTRU AGENȚII DE ELECTROALIMENTARE - instalația ITASC pentru DEF pe raza SRCF Timișoara trebuie prevăzută la DEF Caransebeș, nu la DEF Timișoara (dacă nu este prevăzută desființarea DEF Caransebeș)• DEF Caransebeș (DEF Timișoara dacă se desființează DEF Caransebeș) trebuie prevăzut și el cu un comutator CTF cu o consolă cu butoane de apel și convorbire pentru comunicațiile cu ceilalți operatori.....• se vor prevedea platforme de management la NC Timișoara pentru rețelele de CTF nou instalate pe tronsonul Orșova – Caransebeș;	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 B din Anexa 25	
		s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 B din Anexa 25	
		s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.1 A din Anexa 25	
3.	Pct. 1.2.2.3 INSTALAȚII DE TELECOMUNICAȚII PENTRU I.D.M. <ul style="list-style-type: none">• se vor prevedea platforme de management la NC Timișoara pentru rețelele de CTF nou instalate pe tronsonul Orșova – Caransebeș;	s-a făcut corectura la pct. 1.2.2.3 A din Anexa 25	
5.	Pct. 1.2.6 RCI – REȚEAUA DE COMUTAȚIE ISDN	s-a făcut corectura la pct. 1.2.6 din Anexa 25	
6.	Pentru managementul noului comutator ISDN montat în stația CF Orșova se va instala un client al platformei de management în NC Timișoara (comutatorul ISDN din stația CF Orșova aparține subrețelei Timișoara);		



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**

7. Se vor instala calculatoare conectate în rețeaua de transmisiuni de date a CNCF „CFR” S.A. la I.D.M., șefi stație și calculatoarele de la subunitățile funcționale ale CNCF „CFR” S.A.

Aceasta solicitare a fost făcută numai de către “Telecomunicații CFR” SRTC Timișoara, cei de la SRTC Craiova și nici cei din centralul de la București nu au solicitat așa ceva.

În orice caz nu fac obiectul TC, așa ca nu au fost prevazute.

Eventual pot fi trecute la Dotari, dar nu se poate aprecia corect numărul de calculatoare necesare!



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare
Europei al Uniunii Europene

