



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**

Observația la Draft SF Final CR CB SRCF CRAIOVA- ref. adresa CFR 11/2/504/ 10.07.2020

No.	COMENTARIUL CLIENTULUI	RĂSPUNSUL CONSULTANTULUI	Status (Deschis/Inchis)
1	Divizia Trafic nr.42/1/1082/29.06.2020		
	La actul dvs.nr.135/ 720 /11.06.2020, va comunicăm următoarele: 1.Nu este clar dacă, în varianta în discuție, rămâne și HM Prunișor așa cum rezultă din Planul schematic -Anexa 15 la SF Final, în condițiile în care în documentația SF Final – pag.120 halta de mișcare nu mai apare dar există stația Prunișor Nouă ca provenind prin mutarea HM Prunișor. 2. În condițiile în care HM Prunișor nu va mai exista, nu se justifică nici configurația noii stații Igiroasa mai ales că ea figurează în planul schematic ca punct de oprire. 3. Dacă în PO Igiroasa cele două diagonale rămân pe teren, nu se menționează prin care instalație CT acestea sunt controlate.	1. HM Prunișor existentă se menține fără lucrări iar stația Prunișor nouă va fi pe varianta de traseu nr.3	
	2. În condițiile în care HM Prunișor nu va mai exista, nu se justifică nici configurația noii stații Igiroasa mai ales că ea figurează în planul schematic ca punct de oprire. 3. Dacă în PO Igiroasa cele două diagonale rămân pe teren, nu se menționează prin care instalație CT acestea sunt controlate.	2. HM Prunișor existentă se menține	
	3. Dacă în PO Igiroasa cele două diagonale rămân pe teren, nu se menționează prin care instalație CT acestea sunt controlate.	3. PO Igiroasa se va controla din stația Tâmba	
	4. Ne menținem punctul de vedere din actul nostru nr.42/1/785/30.04.2020, pct.3 cu privire la Igiroasa.	4. Km proiectat ax Igiroasa va fi 330+130 urmare a rekilometrării liniei c.f. Semnalele sunt amplasate conform schiței cu semnalizarea actualizată.	
	5. Comparând Planul schematic – Anexa 15 cu documentația, nu este clar dacă actualele HM Gârnița, Valea Albă și stația Balota mai rămân pe teren deoarece conținutul celor 2 acte este contradictoriu.	5. Stațiile Gârnița, Balota, Valea Albă rămân pe traseul existent, fără lucrări	
	6. Ne menținem punctul de vedere din actul nostru nr.42/1/785/30.04.2020, pct.5 cu privire la poziția km a semnalelor de intrare ale stației Dr.Tr.Severin Mărfuri și Dr.Tr.Severin Est. 7. Din Planul Schematic – Anexa 15 rezultă că racordul la LFI se păstrează și în Dr.Tr.Severin Est.	6. Semnalele intrare cap Y Dr.Tr.Severin Mărfuri și intrare cap X Dr.Tr.Severin Est sunt în același plan	
	7. Din Planul Schematic – Anexa 15 rezultă că racordul la LFI se păstrează și în Dr.Tr.Severin Est. Nu se precizează și nu se înțelege ce justificare are acest lucru.	7. Din cap Y Dr.Tr.Severin Mărfuri dispar o LFI și linia Dudașu, acestea fiind proiectate să se lege din Cap Y Dr.Tr.Severin Est	



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**

2	Divizia Instalatii Craiova – Serviciul IS nr.32/1/202/30.06.2020		
	A. Instalatii existente		
	a. Statii CF		
	Statia Craiova Din cele 149 aparate de cale, doar 80 sunt centralizate + 4 saboti de deraiere astfel: - macazuri X 48+2 saboti Y 32+2 saboti Semnale circulatie: 46+ 3 repetitoare - cap X 28 semnale+3 repetitoare - cap Y 18 semnale Semnale manevra: 24 Sectiuni izolate: 68	S-a implementat	
	Statia Cernele In statie sunt 40 aparate de cale centralizate + 6 saboti de deraiere astfel: -macazuri X 24+5 saboti Y 16+1 saboti Semnale circulatie: 27+ 6 repetitoare - cap X 14+3 repetitoare - cap Y 13+3 repetitoare Semnale manevra: 22 Opritori: 3 Sectiuni izolate: 47 In statie nu exista TN. Exista o TN amplasata pe BLA Cernele –Isalnita si supravegheta in statia Isalnita.	S-a implementat	



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>Statia Filiasi In statie sunt 41 aparate de cale centralizate + 5 saboti de deraiere astfel: Macazuri X 21+3 saboti Y 20+2 saboti Semnale circulatie: 28 + 1 repetitor - cap X 13 - cap Y 15 +1 repetitor Semnale manevra: 26(X=14, Y=12) Sectiuni izolate: 49 Coloanele de manevra au fost desfiintate cu ocazia lucrarilor de reabilitare podete; In statie, cap Y, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierii trenului cu semibarriere – BAT.</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Gura Motrului Semnale circulatie: 22 +5 repetitoare Sectiuni izolate: 32 Coloanele de manevra au fost desfiintate; In statie, cap Y, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierii trenului cu semibarriere – BAT.</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Butoiesti Semnale circulatie: 10 + 3 repetitoare Semnale manevra: 9 Sectiuni izolate: 16 Coloanele de manevra au fost desfiintate;</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Strehaia In statie sunt 27 aparate de cale centralizate + 3 saboti de deraiere astfel: Macazuri X 14+1 sabot Y 13+2 saboti Semnale circulatie: 19 +4 opritori+ 1 repetitor Semnale manevra: 23 Sectiuni izolate: 37 In statie, cap Y, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierii trenului cu semibarriere – BAT.</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Ciochiuta Coloanele de manevra au fost desfiintate; In statie, cap X, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierii trenului fara semibarriere – SAT. Nu exista instalatie BAT in statie.</p>	<p>S-a implementat</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**

	<p>Statia Timna In statie sunt 10 aparate de cale centralizate + 2 saboti de deraiere astfel: Macazuri X 8+2 saboti Y 2 Opritori: 2 Sectiuni izolate: 12</p>	<p>S-a implementat</p>	
	<p>Statia Igiroasa Semnale circulatie: 6 + 4 repetitoare Sectiuni izolate: 8</p>	<p>S-a implementat</p>	
	<p>Statia Prunisor Semnale manevra: 4 Sectiuni izolate: 14 Coloanele de manevra au fost desfiintate; In statie, cap Y, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierei trenului fara semibariere – SAT.</p>	<p>S-a implementat</p>	
	<p>Statia Girnita Semnale circulatie: 6 +3 repetitoare - cap X 3+1 repetitor - cap Y 3+ 2 repetitoare Coloanele de manevra au fost desfiintate;</p>	<p>S-a implementat</p>	
	<p>Statia Balota In statie sunt 19 aparate de cale centralizate + 1 sabot de deraiere astfel: macazuri X 12 mz. Y 7 mz. + 1 sabot Semnale circulatie: 15 + 1 repetitor Semnale manevra: 14 Opritori:4 Sectiuni izolate: 28 In statie, cap X, exista o TN dotata cu instalatie de semnalizare a apropierei trenului fara semibariere – SAT.</p>	<p>S-a implementat</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**

<p>Statia Valea Alba In statie sunt 5 aparate de cale centralizate astfel: ▪ macazuri X - 2 mz. Y - 3 mz. Semnale circulatie: 6+ 4 repetitoare - cap X 3+ 2 repetitoare - cap Y 3+2 repetitoare Sectiuni izolate: 10</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Dr. Tr. Severin Marfuri In statie sunt 44 aparate de cale centralizate astfel: -macazuri X 20 mz. Y 24 mz. Semnale circulatie: 31+ 4 repetitoare - cap X 20 semnale+ 4 repetitoare - cap Y 11 semnale Semnale manevra: 21 (8 - cap X, 13 - cap Y) Sectiuni izolate: 48 In statie sunt 2 coloane manevra</p>	<p>S-a implementat</p>	
<p>Statia Dr. Tr. Severin In statie sunt 39 aparate de cale centralizate +6 saboti de deraiere astfel: -macazuri X 16 mz+3 saboti Y 23 mz+3 saboti Semnale circulatie: 18+ 1 repetitor - cap X 7 semnale+ 1 repetitor - cap Y 11 semnale Semnale manevra: 34 (14 - cap X, 20 - cap Y) Sectiuni izolate: 39 In statie nu exista coloane de manevra si nici sistem DCOS. In statie nu exista coloane de manevra si nici sistem DCOS.</p>	<p>S-a implementat</p>	





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>Statia Gura Vaii In statie sunt 9 aparate de cale centralizate + 1 sabot de deraiere astfel: o macazuri X 6 mz+1 sabot Y 3 mz Semnale manevra: 5 (4 - cap X, 1 - cap Y) Opritori: 1 Sectiuni izolate: 15 In statie nu exista coloane de manevra.</p>	S-a implementat	
	<p>Statia Virciorova In statie nu exista coloane de manevra.</p>	S-a implementat	



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**

	b. Instalații BLA		
	<p>nu există coroare de manevra.</p> <p>b. Instalații BLA</p> <p>BLA Craiova - Cernele, sectoare BLA =5(2 sectoare pe fir I si 3 sectoare pe fir II); BLA Cernele - Isalnita, sectoare BLA =6(3 sectoare pe fir I si 3 sectoare pe fir II); BLA Isalnita - Cotofeni, sectoare BLA =8(4 sectoare pe fir I si 4 sectoare pe fir II) BLA Cotofeni - Racari, sectoare BLA =10(5 sectoare pe fir I si 5 sectoare pe fir II) BLA Racari - Filiasi, sectoare BLA =6(3 sectoare pe fir I si 3 sectoare pe fir II) BLA Filiasi-Gura Motrului, sectoare BLA =6(3 sectoare pe fir I si 3 sectoare pe fir II) BLA Gura Motrului-Butoiesti, sectoare BLA =6(3 sectoare pe fir I si 3 sectoare pe fir II) BLA Butoiesti-Strehaia, sectoare BLA =10(5 sectoare pe fir I si 5 sectoare pe fir II) BLA Girnita-Balota, sectoare BLA =2 sectoare</p>	S-a implementat	
	B. Situația proiectată		
	<p>B. Situația proiectată</p> <ul style="list-style-type: none">In schitele cu semnalizarea nu toate semnalele de manevra sunt notate complet (M...);In st. Craiova macazurile 16 si 4 au fost desființate și sunt notate complet (M...);	S-a implementat	
	<ul style="list-style-type: none">In st. Craiova macazurile 16 si 4 au fost desființate in 2018. Nu ar mai trebui sa existe in sit. proiectata;	S-a implementat	
	<ul style="list-style-type: none">Ce simbolizeaza cercurile mari pe schitele cu semnalizarea statiilor Dr.Tr.SeverinEst si Igiroasa?St. Filiasi:	Cercurile s-au șters.	
	<ul style="list-style-type: none">St. Filiasi:o nu se tine cont de schita stăției actuala modificata in urma lucrarilor de reabilitare podete;o de ce sunt colorate anumite parti de intalatie? Pot aparea confuzii referitor la sistemul de codificare general din SF;	S-a implementat	
	<ul style="list-style-type: none">Notatia unor semnale de intrare difera intre schitele statiilor si cele ale intervalelor- st.Craiova pe schita st. Y/YF iar pe schita intervalului YC si YCF;	S-a implementat	
	<ul style="list-style-type: none">Drumurile de alunecare la semnalele de iesire sunt desenate incorect sau sunt nedesenate;St. Dr.Tr.Severin Est - a se revizui la nivel de proiectat.	S-a implementat	



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

- St. Dr.Tr.Severin Est : a se revizui km existenti si km proiectati deoarece in unele parti din proiect postul central se "amplaseaza" in afara statiei iar in unele parti statia se deviaza cu cca 2km in directia Craiova fapt care situeaza instalatia BAT km 358+926 de pe intervalul Dr. Tr.Severin Marfuri-Dr.Tr.Severin Est in st. Dr.Tr.Severin Est peste 3 linii de garare (contravine STAS 1244-1);

S-a implementat



**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	SC Electrificare SA nr.2/2/2/1/449/30.06.2020		
	Referitor la contract nr.74/21.09.2018 – Studiu de fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte a coridorului Orient/Est – Mediteranean va comunicam faptul ca Centrul Electrificare Craiova nu are observatii cu privire la documentatiile aferente raportului – Draft Studiu Fezabilitate.		
4	Divizia Linii nr.22/3/359/07.07.2020		
	1. Referitor la tuneluri		
	- Pentru tunelurile existente nu am avut spre studiu expertizele tehnice ale acestora, desi in partea scrisa este mentionat ca sunt efectuate.	Au fost trimis la catre cfr bucuresti cu JV/CR-CA/OUT/030/08.05.2020	
	- Exista neconcordanța între pozițiile kilometrice de intrare/iesire, implicit lungimea tunelurilor, în situațiile din Anexa 5 și Anexa 19a. Chiar luând în considerare modificarea pozițiilor kilometrice din modificarea traseului, lungimile tunelurilor existente ar trebui să se pastreze.	Vor fi corectate	
	- În studiu nu sunt precizate lucrările de reabilitare la tuneluri, astfel nu reiese dacă acestea includ prelungire de tunel (ex: în cazul tunelului Mosu lungimea proiectată este mai mare decât cea existentă).	In urmatoarea revizie vom pune si lucrarile de reabilitare. Pentru tunelul Mosu situatia este diferita, lungimea existenta a tunelului rezulta mai mica pentru ca dimensiunea a fost luata din fisa unde nu a fost mentionata partea artificiala adaugata dupa cativa ani. Lungimea actuala existenta a tunelului cu partea artificiala va fi considerata in km proiectat.	



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**

2. Referitor la poduri/podete			
- Pentru podurile si podetele existent nu am avut spre studiu expertizele tehnice, in partea scrisa a studiului fiind precizat ca expertizele tehnice la poduri/podete sunt in curs de completare.		Au fost trimis la catre cfr bucuresti cu JV/CR-CA/OUT/042/2020	
- In anexa 4 la situatia existenta a podetelor nu se regasesc 3 pozitii kilometrice (implicit 6 poduri, acestea fiind distincte in evidenta SRCF pentru cele doua fire de circulatie): km 251+128, km 251+653, km 253+647, acestea nefiind cuprinse nici in borderoul cu noile pozitii kilometrice din Anexa 19b		Au fost adaugate si vor fi adaugate in revizia urmatore	
- Din studiu nu reiese ce se intampla cu podurile/podetele nenominalizate in anexa 19 b in tabelele poduri/podete proiectate. Acestea sunt poduri existente care nu apar ca si proiectate, dar in borderouri se regasesc cu km proiectat.		Vor fi corectat	
- In situatia podurilor proiectate apare un pod nou km 312+237 tratat ca pod vechi km 313+300, desi acesta nu se regasesc in evidentele SRCF ca si existent si nu se regasesc nici in Anexa 4 poduri existente		Pasajul inferior de la km 312+237 a fost proiectat pentru ca a fost eliminata o trecere la nivel km 311+615 (km ex), nu are nici o legatura cu podul enuntat (km 313+300)	
3. Referitor la lucrări de consolidare			
- In Anexa 17 la punctul 3 sunt descrise lucrari de consolidare ce cuprind si intervalul Prunisor – Dr Tr Severin Est, zona ce nu mai face parte din traseul nou Alternativa 2a. Se va avea in vedere si consolidarea vechiului traseu? Daca nu, deci nu se va lua in calcul acest tabel, atunci nu sunt cuprinse la proiectare lucrari de consolidare si aparari terasament stg caii ferate pe zona lacului de acumulare Portile de Fier I (in tabelul de la punctul 2 nu apar nominalizate) – punct periculos in evidenta km 375+400 – 384+500		Din gresala au fost indicate in tabel si consolidările de pe traseul care nu mai face parte din alternativa 2.	
4.			
4. Documentatiile studiului cuprind fraze in limba italiana (netraduse in limba romana). De asemenea, exista in partea scrisa si/sau desenata referiri la alte tronsoane de cale ferata ce nu fac parte din obiectul proiectului. Deoarece nu ni s-au prezentat si expertizele tehnice care cuprind concluzii si recomandari, nu putem sa formulam un punct de vedere tehnic concret asupra documentatiilor aferente Raportului – Draft Studiu de Fezabilitate Final.		Vor fi corectat parte scrisa in italiana. Despre ce priveste lipsa expertize tehnice tunel/pod/podete au fost trimise cu scrisoare: JV/CR-CA/OUT/030/08.05.2020 ; JV/CR-CA/OUT/042/2020	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectare
Europei al Uniunii Europene

