



DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2025

ANEXA 4.a **STRATEGIA PRIVIND CAPACITATEA DE INFRASTRUCTURĂ AFERENTĂ
PLANULUI DE MERS 2025/2026**

Valabilitate: 15.12.2024 – 13.12.2025

Versiune: 14.0.0

Actualizare: 09.12.2023



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

Cuprins

Introducere	2
0. Zona geografică	3
0.1 Puncte de frontieră relevante	3
0.2 Acoperirea geografică.....	4
1. Capacitatea prognozată a infrastructurii pentru 2026 - lucrări de reabilitare finalizate	5
2. Restricții temporare de capacitate cu impact major.....	6
2.1 Principii Generale.....	6
2.2 Restricții temporare de capacitate - RTC cu impact major (preconizate)	6
3. Evoluția capacității	8
3.1 Fluxurile zilnice de trafic din anul 2022, exprimate în număr de trenuri/zi, sunt descrise în tabelul următor.....	8
3.2 Capacitate preconizată pentru planul de mers de tren 2025/2026	11

INTRODUCERE

TTR (Procesul de re-proiectare a mersului de tren -Timetable Redesign) este proiectul de simplificare, unificare și consolidare a îmbunătățirilor aduse sistemului de elaborarea a mersului de tren european, în vederea creșterii semnificative a competitivității transportului feroviar.

Una din componentele TTR este strategia de capacitate a fiecărui administrator de infrastructură, pe care acesta trebuie să publice o cu 3 ani înainte de schimbarea planului de mers vizat (X-36). Scopul general al Strategiei de Capacitate este de a oferi indicații asupra valorilor cheie ale planificării capacității și anume asupra schimbărilor în disponibilitatea infrastructurii, restricțiile temporare de capacitate (TCR sau „capacitate negativă”), precum și asupra capacității comerciale („capacitate pozitivă”) pentru un anumit plan de mers (de referință).

Strategia de Capacitate este instrumentul primar de planificare TTR, pe baza căruia vor fi dezvoltate Modelul de Capacitate și Oferta de Capacitate.



Figura 1: Etapele procesului TTR (Sursa: RNE)

0. ZONA GEOGRAFICĂ

CFR a inclus în Strategia de Capacitate pentru mersul de tren 2025/2026 doar secțiunile de circulație aferente Coridoarelor de Marfă, stabilite prin Regulamentul European (UE) 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului privind rețeaua feroviară pentru un transport de marfă competitiv, respectiv:

- Coridorul de Marfă Orient East-Med (RFC7), ruta principală și rutele alternative;
- Coridorul de Marfă Rhine-Danube (RFC9), ruta principală și rutele alternative.

0.1 Puncte de frontieră relevante

	Romania	Ungaria
	CFR	MAV
1	Curtici	Lökösháza
2	Episcopia Bihor	Biharkeresztes

	Romania	Bulgaria
	CFR	NRIC
1	Giurgiu Nord	Russe
2	Golenți (Calafat)	Vidin

0.2 Acoperirea geografică

Acoperirea geografică a Strategiei de Capacitate pentru mersul de tren 2025/2026 este redată schematic pe harta de mai jos:

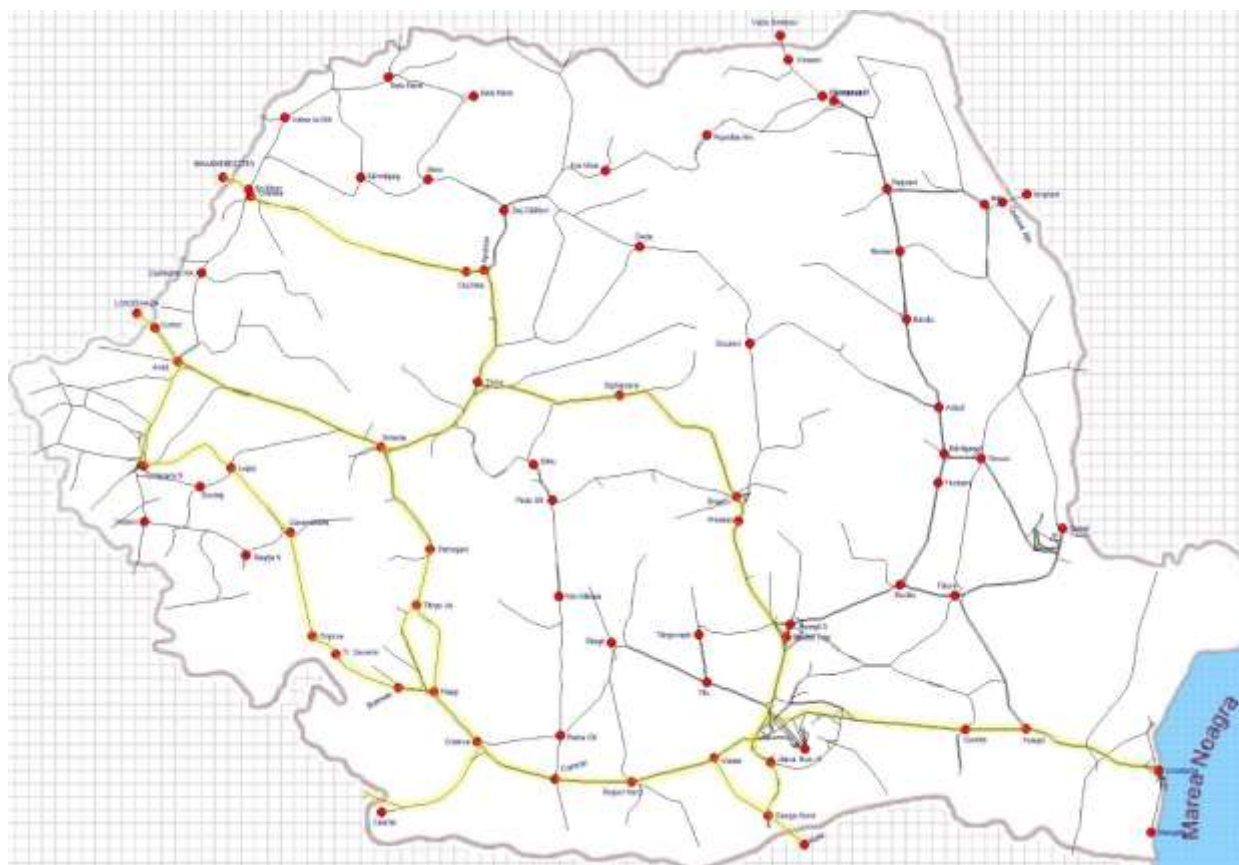


Figura 2: Secțiunile care fac obiectul strategiei de capacitate pentru planul de mers 2026, sunt marcate cu galben.

1. CAPACITATEA PROGNOZATĂ A INFRASTRUCTURII PENTRU 2026 - LUCRĂRI DE REABILITARE FINALIZATE

Pentru mersul de tren 2025/2026 CFR estimează, pe baza informațiilor rezultate din contractele de executare a lucrărilor și di situațiile de pe teren, finalizarea mai multor lucrări de rehabilitare și modernizare a infrastructurii feroviare, care includ:

- Ridicarea vitezelor maxime de circulație pe majoritatea lungimii secțiilor până la 160 km/h pentru trenurile de călători, respectiv până la 120 km/h pentru trenurile de marfă; CFR face precizarea că vitezele maxime cu care se face trasarea pe sectoarele de circulație reabilitate depind de solicitările pentru alocarea capacității de infrastructură (de performanțele materialului rulant pe care operatorii de transport feroviar intenționează să îl introducă în trenuri);
- Ridicarea sarcinii pe osie pentru transporturile de marfă până la 22,5 tone/osie (în funcție de viteza maximă de circulație a materialului rulant afectat de către operatorii de transport feroviar de marfă);
- Ridicarea lungimii maxime a trenurilor de marfă până la valoarea de 750 metri (inclusiv locomotiva sau locomotivele utilizate de către operatorii de transport feroviar de marfă);
- Implementarea instalațiilor de centralizare electronică în stații și a blocului de linie automat integrat pe linie curentă;
- Implementarea ERTMS de nivel II.

Secțiile de circulație unde se estimează finalizarea lucrărilor de rehabilitare sunt marcate corespunzător pe harta de mai jos:

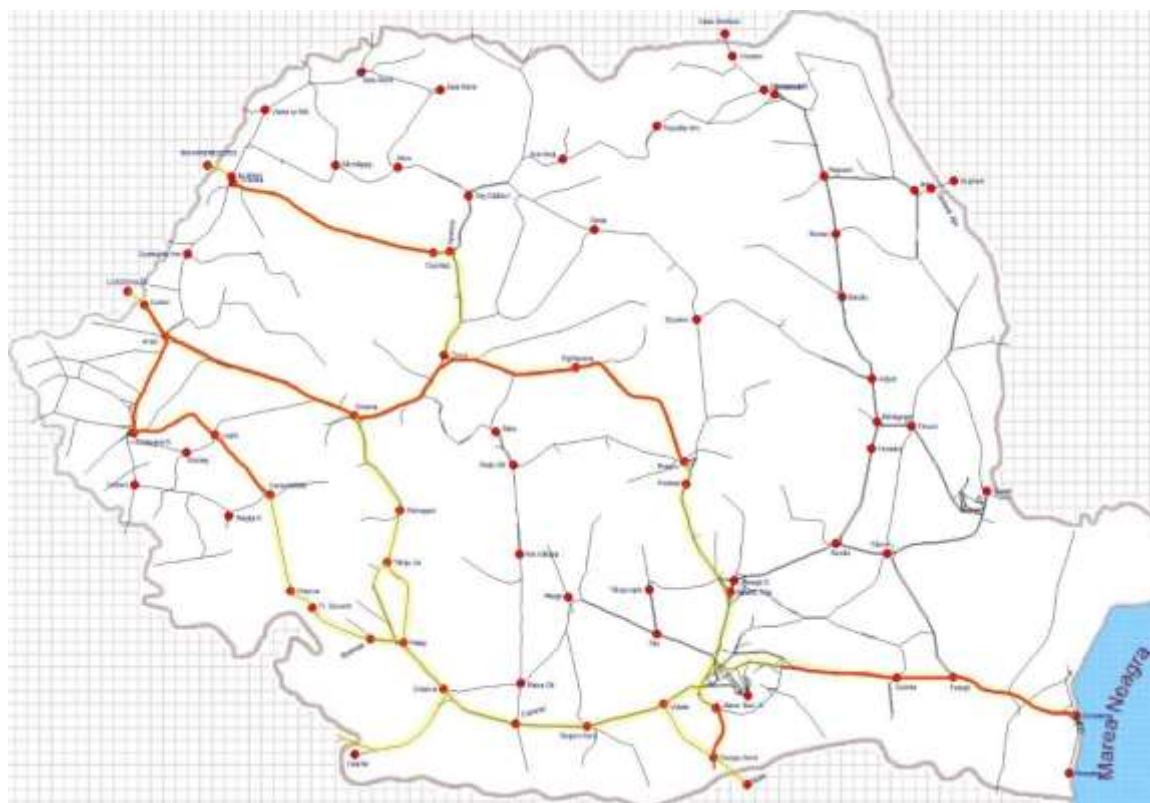


Figura 3: Secțiile pentru care se vor finaliza lucrările de rehabilitare până în planul de mers 2026, sunt marcate cu roșu

2. RESTRIȚII TEMPORARE DE CAPACITATE CU IMPACT MAJOR

2.1 Principii Generale

CFR își adaptează procesul de planificare a lucrărilor la infrastructură în conformitate cu prevederile Anexei VII la Legea privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european nr. 202/2016 cu completările și adăugirile ulterioare (lege prin care s-a transpus Directiva 34/2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european - revizuită).

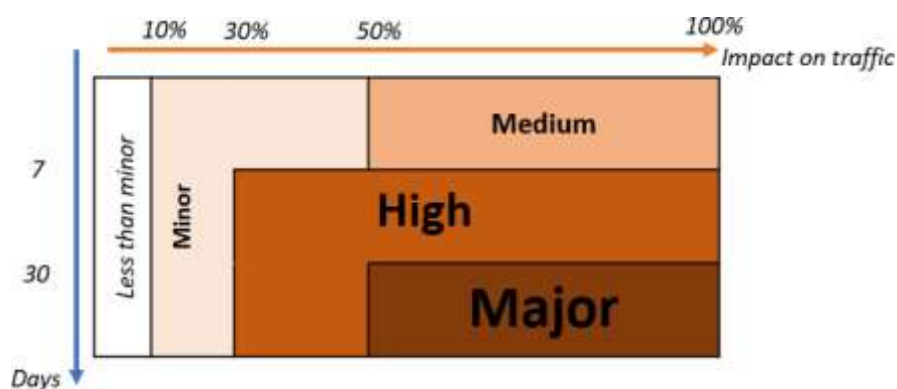


Figura 4: Categoriile de restricții temporare de capacitate conform Anexei VII la Directiva 34/2012- TCR (sursa: RNE)

2.2 Restricții temporare de capacitate - RTC cu impact major (preconizate)

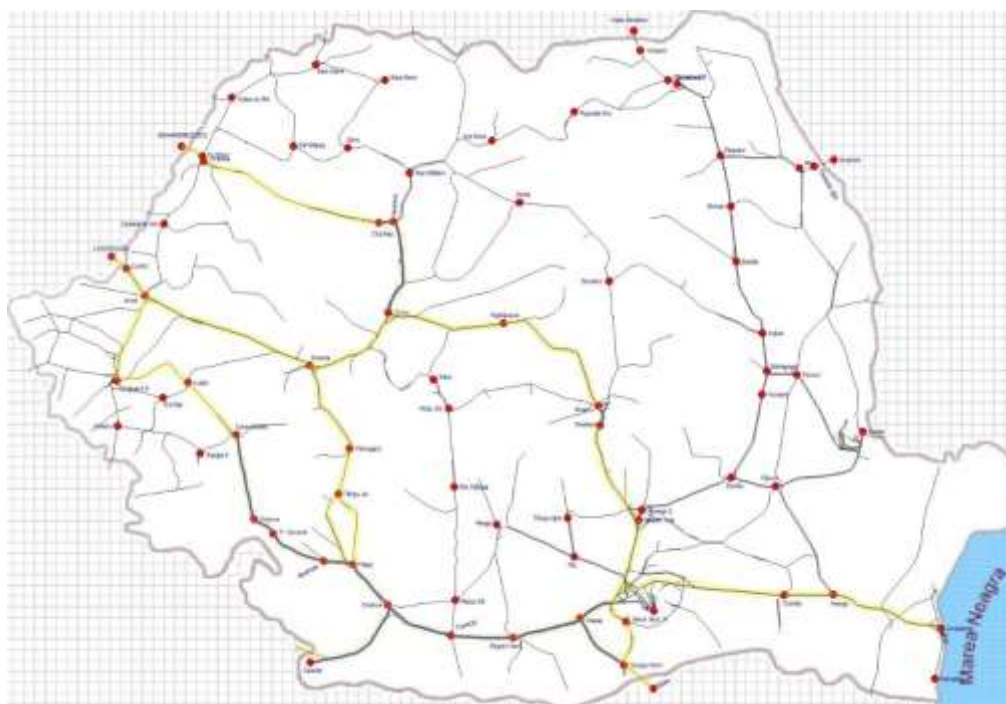


Figura 5: Secțiunile pe care se vor derula lucrări de reabilitare cu impact major în 2026 și care vor implica restricții de capacitate cu impact major, sunt marcate cu albastru

Secția	Afectare	Nivel de saturație pe secție (capacitate)
București Nord- Roșiori Nord	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	ridicat
Roșiori Nord - Craiova	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	ridicat
Craiova – Caransebeș	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	ridicat
Coșlariu- Cluj Napoca	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	mediu
Predeal-Brașov	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	ridicat
Rădulești -Giurgiu Nord	închideri totale și închideri alternative pe câte un fir	ridicat
Craiova – Calafat	închideri totale	scăzut

3. EVOLUȚIA CAPACITĂȚII

3.1 Fluxurile zilnice de trafic din anul 2022, exprimate în număr de trenuri/zi, sunt descrise în tabelul următor:

Călători			Marfă		↓	SECTIA	↑	Călători			Marfă	
IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.				IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.
9	2	0	24	14		Lőkősháza-Curtici		9	2	0	21	14
9	6	0	29	13	Curtici-Simeria	Curtici – Arad	Curtici-Simeria	9	5	0	14	13
5	6	0	20	9		Arad - Glogovăț		5	6	0	21	10
10	8	1	8	3		Aradu Nou-Glogovăț		10	9	1	6	2
5	6	0	19	10		Glogovăț- Radna		5	6	0	17	9
5	6	0	19	9		Radna-Ilia		5	6	0	17	9
5	9	1	18	9		Ilia-Mintia		5	8	1	17	9
5	9	1	26	12		Mintia-Simeria		5	8	1	27	12
5	3	1	15	7		Simeria-Brașov		Simeria-Vințu de Jos	Simeria-Brașov	5	3	1
3	6	0	13	6	Vințu de Jos-Coșlariu		3	6		0	12	5
5	4	2	16	7	Coșlariu-Blaj		4	4		2	14	7
5	7	2	15	7	Blaj- Copșa Mică		4	7		2	15	7
5	15	1	19	10	Copșa Mică- Mediaș		4	15		1	19	9
5	5	1	19	10	Mediaș- Sighișoara		4	5		1	19	9
5	7	1	20	9	Sighișoara - Vânători		4	8		1	20	9
5	5	1	22	11	Vânători- Brașov		4	5		1	21	11
15	13	11	29	13	Brașov-București	Brașov- Predeal	Brașov-București	15	13	10	38	17
15	13	11	20	12		Predeal- Câmpina		15	13	10	29	15
15	13	11	25	11		Câmpina-Buda		15	13	10	17	9
15	23	11	25	11		Buda-Ploiești Vest		15	23	10	17	9
32	22	21	26	12		Ploiești Vest-Brazi		32	24	19	22	10
32	20	21	27	15		Brazi-Chitila		32	22	19	30	14
0	0	0	24	11		Chitila- Chiajna		0	0	0	24	11
2	0	1	24	9		Chitila-Băneasa		2	0	1	21	9
1	0	0	19	10	Chiajna- Băneasa	1	0	0	20	10		

Călători			Marfă		↓	SECTIA	↑	Călători			Marfă	
IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.				IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.
16	4	10	31	17	București-Constanța	Băneasa-Pantelimon	București-Constanța	17	4	9	31	17
16	7	10	33	19		Pantelimon-Pasărea		17	7	9	33	20
16	7	10	31	18		Pasărea-Lehliu		17	7	9	32	19
16	7	10	30	17		Lehliu-Ciulnița		17	7	9	33	19
16	9	10	29	18		Ciulnița Fetești		17	8	9	32	20
19	6	11	55	32		Fetești-Medgidia		20	7	10	51	33
19	7	11	43	28		Medgidia- Dorobanțu		20	8	10	48	31
19	7	11	45	28		Dorobanțu-Palas		20	8	10	43	28
14	8	6	32	18	București-Craiova	Chiajna -Videle	București-Craiova	12	9	8	30	17
1	5	0	15	8		Videle-Giurgiu Nord		1	5	0	14	7
1	0	0	12	7		Giurgiu Nord-Ruse		1	0	0	12	7
13	7	6	33	16		Videle – Roșiori Nord		11	7	8	29	17
13	7	4	29	16		Roșiori Nord-Caracal		11	6	6	29	16
12	9	4	26	16		Caracal- Craiova		10	7	6	27	16
0	0	0	9	4	București-Giurgiu	Chiajna- Jilava	București-Giurgiu	0	0	0	9	3
1	5	0	15	8		Videle-Giurgiu Nord		1	5	0	14	7
1	0	0	12	7		Giurgiu Nord-Ruse		1	0	0	12	7
0	4	0	8	3		Craiova - Golenți		0	4	0	7	2
0	1	0	2	2		Golenți - Vidin		0	1	0	2	2
9	10	1	38	21	Craiova- Caransebeș	Craiova-Filiași	Craiova- Caransebeș	9	12	1	33	20
7	7	1	25	14		Filiași-Gura Motrului		6	7	1	24	13
6	3	0	27	15		Gura Motrului-Strehaia		6	3	0	25	14
6	3	0	22	10		Strehaia- Balota		6	3	0	24	11
6	3	0	30	16		Balota-Dr. Tr. Severin		6	3	0	28	14
6	1	0	19	8		Dr.Tr. Severin - Orșova		5	1	0	21	9
6	3	0	24	10		Orșova - Caransebeș		5	3	0	23	10
6	5	0	17	7	Craiova- Timișoara	Caransebeș-Lugoj	Craiova- Timișoara	5	4	0	16	7
6	6	0	18	8		Lugoj-Timișoara Est		5	5	0	19	8
6	6	0	20	9		Timișoara Est-Timișoara Nord		5	5	0	21	9

Călători			Marfă		↓	SECTIA	↑	Călători			Marfă	
IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.				IR	R	RE	Nr. max.	Nr. med.
10	12	1	14	6	Timișoara-Arad	Timișoara Nord- Ronaț Tj.	Timișoara-Arad	10	13	1	16	6
10	12	1	13	5		Ronaț Tj.- Sânandrei		10	13	1	18	5
10	8	1	20	9		Sânandrei-Aradu Nou		10	9	1	20	9
2	6	0	9	4		Cărbunești – Tg. Jiu		3	6	0	7	3
1	4	1	16	6		Gura Motrului- Turceni		0	4	1	17	7
1	6	1	14	6		Turceni- Amaradia		0	6	1	14	6
1	6	1	13	6		Amaradia – Tg. Jiu		0	6	1	14	6
3	5	0	22	10		Tg. Jiu - Petroșani		3	5	0	22	11
3	3	0	27	15		Petroșani - Pui		3	4	0	26	12
3	4	0	22	11		Pui- Călan Băi		3	4	0	27	12
3	4	0	18	9		Călan Băi- Simeria Triaj		3	4	0	20	9
3	4	0	18	9		Călan Băi Simeria Triaj - Simeria		3	4	0	21	10
11	9	2	17	6	Coșlariu-Cluj	Teiuș - Războieni	Coșlariu-Cluj	11	8	2	13	6
5	12	2	21	9		Războieni- Apahida		6	9	3	20	10
10	33	7	13	7		Apahida- Cluj Napoca		11	29	7	17	7
8	24	6	10	3	Cluj- Episcopia	Cluj Napoca -Poieni	Cluj- Episcopia	8	22	7	7	3
8	7	6	9	3		Poieni-Aleșd		8	7	6	7	2
8	11	6	12	6		Aleșd- Oradea		8	11	6	12	6
7	12	0	14	6		Oradea – Episcopia Bihor		7	13	0	15	6
4	2	0	17	7		Episcopia Bihor- Biharkereszttes		4	2	0	19	7

3.2 Capacitate preconizată pentru planul de mers de tren 2025/2026

SECTIA	Distanța	Călători			Marfă	Total trase	Capacitate secție Cp (nr. trase pe ambele sensuri)	Trase pentru planificarea multianuală prin propagare și trase ad-hoc
		IR	R	RE				
	Lőkősháza-Curtici	18	4	0	28	50	135	82
Curtici-Simeria	Curtici – Arad	18	11	0	26	55	288	230
	Arad - Glogovăț	10	12	0	19	41	288	244
	Aradu Nou-Glogovăț	20	17	2	5	44	288	240
	Glogovăț- Radna	10	12	0	19	41	288	244
	Radna-Ilia	10	12	0	18	40	288	245
	Ilia-Mintia	10	17	2	18	47	288	238
	Mintia-Simeria	10	17	2	24	53	288	232
Simeria-Brașov	Simeria-Vințu de Jos	10	6	2	13	31	288	255
	Vințu de Jos-Coșlariu	6	12	0	11	29	288	257
	Coșlariu-Blaj	9	8	4	14	35	288	250
	Blaj- Copșa Mică	9	14	4	14	41	288	244
	Copșa Mică- Mediaș	9	30	2	19	60	288	223
	Mediaș- Sighișoara	9	10	2	19	40	288	245
	Sighișoara - Vânători	9	15	2	18	44	288	241
	Vânători- Brașov	9	10	2	22	43	52	6
București-Brașov	Brașov- Predeal	20	16	14	0	50	68	12
	Predeal- Câmpina	30	26	21	27	104	288	176
	Câmpina-Buda	30	26	21	20	97	288	183
	Buda-Ploiești Vest	30	46	21	20	117	288	161
	Ploiești Vest-Brazi	64	46	40	22	172	288	101
	Brazi-Chitila	64	42	40	29	175	288	98

SECTIA	Distanța	Călători			Marfă	Total trase	Capacitate secție Cp (nr. trase pe ambele sensuri)	Trase pentru planificarea multianuală prin propagare și trase ad-hoc
	Chitila- Chiajna	0	0	0	22	22	230	208
	Chitila-Băneasa	4	0	2	18	24	82	57
	Chiajna- Băneasa	2	0	0	20	22	50	27
București-Constanța	Băneasa-Pantelimon	33	8	19	34	94	288	188
	Pantelimon-Pasărea	33	14	19	39	105	288	176
	Pasărea-Lehliu	33	14	19	37	103	288	178
	Lehliu-Ciulnița	33	14	19	36	102	288	179
	Ciulnița Fetești	33	17	19	38	107	288	174
	Fetești-Medgidia	39	13	21	65	138	288	142
	Medgidia-Dorobanțu	39	15	21	59	134	288	146
	Dorobanțu-Palas	39	15	21	56	131	288	149
Chiajna-Craiova	Chiajna -Videle	18	10	8	0	36	60	20
	Videle – Roșiori Nord	20	10	10	0	40	68	24
	Roșiori Nord-Caracal	20	12	8	0	40	68	24
	Caracal- Craiova	18	12	8	0	38	64	22
București-Giurgiu	Chiajna- Jilava	0	0	0	7	7	92	85
	Videle-Giurgiu Nord *	0	0	0	0	0	0	0
	Jilava-Giurgiu Nord	x	x	x	x	x	x	x
	Giurgiu Nord-Russe	2	0	0	14	16	57	40
	Craiova - Golenți*	0	0	0	0	0	0	0
	Golenți - Vidin*	0	0	0	0	0	0	0
Craiova-Caransebeș	Craiova-Filiași	18	22	2	0	42	80	32
	Filiași-Gura Motrului	13	14	2	27	56	104	45
	Gura Motrului-Strehaia	12	6	0	29	47	70	21

SECTIA	Distanța	Călători			Marfă	Total trase	Capacitate secție Cp (nr. trase pe ambele sensuri)	Trase pentru planificarea multianuală prin propagare și trase ad-hoc
	Strehaia- Balota	12	6	0	21	39	74	33
	Balota-Dr. Severin Tr.	12	6	0	0	18	46	26
	Dr. Tr. Severin - Orșova*	0	0	0	0	0	0	0
	Orșova - Caransebeș*	0	0	0	0	0	0	0
Caransebeș-Timișoara	Caransebeș-Lugoj	11	9	0	14	34	128	92
	Lugoj-Timișoara Est	11	11	0	16	38	88	47
	Timișoara Est-Timișoara Nord	11	11	0	18	40	128	85
Timișoara-Arad	Timișoara Nord-Ronaț Tj.	20	25	2	12	59	288	224
	Ronaț Tj.-Sânandrei	20	25	2	10	57	288	226
	Sânandrei-Aradu Nou	20	17	2	18	57	288	227
	Aradu Nou - Arad	20	28	2	18	68	288	215
Filiașii-Simeria	Filiași - Cărbunești	5	12	0	7	24	76	50
	Cărbunești – Tg. Jiu	5	12	0	7	24	74	48
	Gura Motrului-Turceni	1	8	2	13	24	288	262
	Turceni- Amaradia	1	12	2	12	27	66	37
	Amaradia – Tg. Jiu	1	12	2	12	27	68	39
	Tg. Jiu - Petroșani	6	10	0	21	37	68	29
	Petroșani - Pui	6	7	0	27	40	288	246
	Pui- Călan Băi	6	8	0	23	37	288	249
	Călan Băi-Simeria Triaj	6	8	0	18	32	288	254
Călan Băi Simeria Triaj - Simeria	6	8	0	19	33	288	253	
Coșlariu-Cluj	Teiuș - Războieni	20	16	4	0	40	50	6
	Războieni- Apahida	10	18	4	0	32	48	12

SECTIA	Distanța	Călători			Marfă	Total trase	Capacitate secție Cp (nr. trase pe ambele sensuri)	Trase pentru planificarea multianuală prin propagare și trase ad-hoc
	Apahida- Cluj Napoca	16	46	10	0	72	82	2
Cluj- Episcopia	Cluj Napoca -Poieni	16	46	13	6	81	288	199
	Poieni-Aleșd	16	14	12	5	47	88	36
	Aleșd- Oradea	16	22	12	12	62	288	221
	Oradea – Episcopia Bihor	14	25	0	12	51	288	233
	Episcopia Bihor- Biharkeresztes	8	4	0	14	26	57	29

Obs.: * Pe secțiile de circulație cu linie simplă pe care se vor derula lucrări de reabilitare și unde nu sunt prevăzute lucrări de dublarea a liniei se vor executa lucrările de reabilitare prin închideri totale de circulație, pe perioadele respective nu va fi oferită capacitate de infrastructură pentru planul de mers de tren 2025/2026, iar circulația trenurilor va fi redirecționată pe rute alternative.

Pe secția de circulație Jilava-Giurgiu Nord circulația va fi redeschisă după finalizarea lucrărilor de reconstrucție a podului de la Grădiștea și de reabilitare a liniilor curente și din stații (termen de finalizare a lucrărilor sfârșitul anului 2023). Această secție constituie rută alternativă pentru secția Rădulești - Giurgiu Nord.

În funcție de informațiile pe care CFR le va avea la dispoziție estimarea evoluției capacității poate suferi modificări, care vor fi făcute publice odată cu actualizările ce se vor publica în perioada de până la intrarea în vigoare a mersului de tren 2025/2026.

Comisia Europeană și-a anunțat intenția de a revizui cadrul legal actual în direcția unei planificări a capacității de infrastructură orientate mai mult către nevoile pieței și a eficientizării procesului de alocare, primele propuneri în acest sens fiind așteptate în decursul anului 2023.