



DOCUMENTUL DE REFERINȚĂ AL REȚELEI CFR - 2027

ANEXA 4.a **STRATEGIA PRIVIND CAPACITATEA DE INFRASTRUCTURĂ AFERENTĂ
PLANULUI DE MERS 2027/2028**

Valabilitate: 13.12.2026 – 11.12.2027

Versiune: 16.0.0

Actualizare: 13.12.2025



COMPANIA NAȚIONALĂ DE CAI FERATE CFR SA

Cuprins

0. Introducere	3
0.1 Contacte	3
0.2 Aria de acoperire geografică	4
0.3 Lista administratorilor de infrastructură implicați	4
0.4 Lista facilităților de servicii	4
1. Capacitatea de infrastructură preconizată pentru plnul de mers 2028	6
1.1 Secții a căror capacitate disponibilă se mărește	6
1.2 Secții a căror capacitate disponibilă se diminuează	7
2. Restricții temporare de capacitate.....	7
2.1 Principii Generale	7
2.1.1 Gruparea restricțiilor temporare de capacitate pentru minimizarea impactului asupra traficului și a duratei de lucru.....	7
2.1.2 Zonele de conectare ale rețelelor unde restricțiile de capacitate nu vor fi planificate simultan.....	7
2.1.3 Perioadele planificate de executare a lucrărilor	8
2.1.4 Perioadele de executare a restricțiilor de capacitate obișnuite	8
2.1.5 Procesul de alocare a restricțiilor de capacitate – modul de derularea a proceselor de consultare și coordonare	8
2.1.6 Procesul de soluționarea divergențelor între factorii implicați	8
2.2 Informare asupra restricțiilor temporare de capacitate cu impact major	9
3. Principii de planificare a traficului și fluxuri de trafic	10
3.1 Principii de planificare a traficului	10
3.2 Fluxuri de trafic	12
4. Validare	18
Anexa 2 - Perspective	18
NOTĂ:	19

0. INTRODUCERE

TTR (Procesul de reproiectare 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 anume 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)

0.1 Contacte

Responsabil TTR: Horațiu Ionescu – Director adj. Circulație, email: horatiu.ionescu@cfr.ro , tel. +40213142577

Responsabil strategia de capacitate: Monica Pavel, email : monica.pavel@cfr.ro, tel. +40213142577

Puncte de frontieră relevante

Romania

CFR

- 1 Curtici
- 2 Episcopia Bihor

Ungaria

MAV

- Lőkösháza
Biharkeresztes

Romania

CFR

- 1 Giurgiu Nord
- 2 Golenți (Calafat)

Bulgaria

NRIC

- Ruse
Vidin

0.2 Aria de acoperire geografică

Acoperirea geografică a Strategiei de Capacitate pentru mersul de tren 2027/2028 este redată schematic pe harta de mai jos:

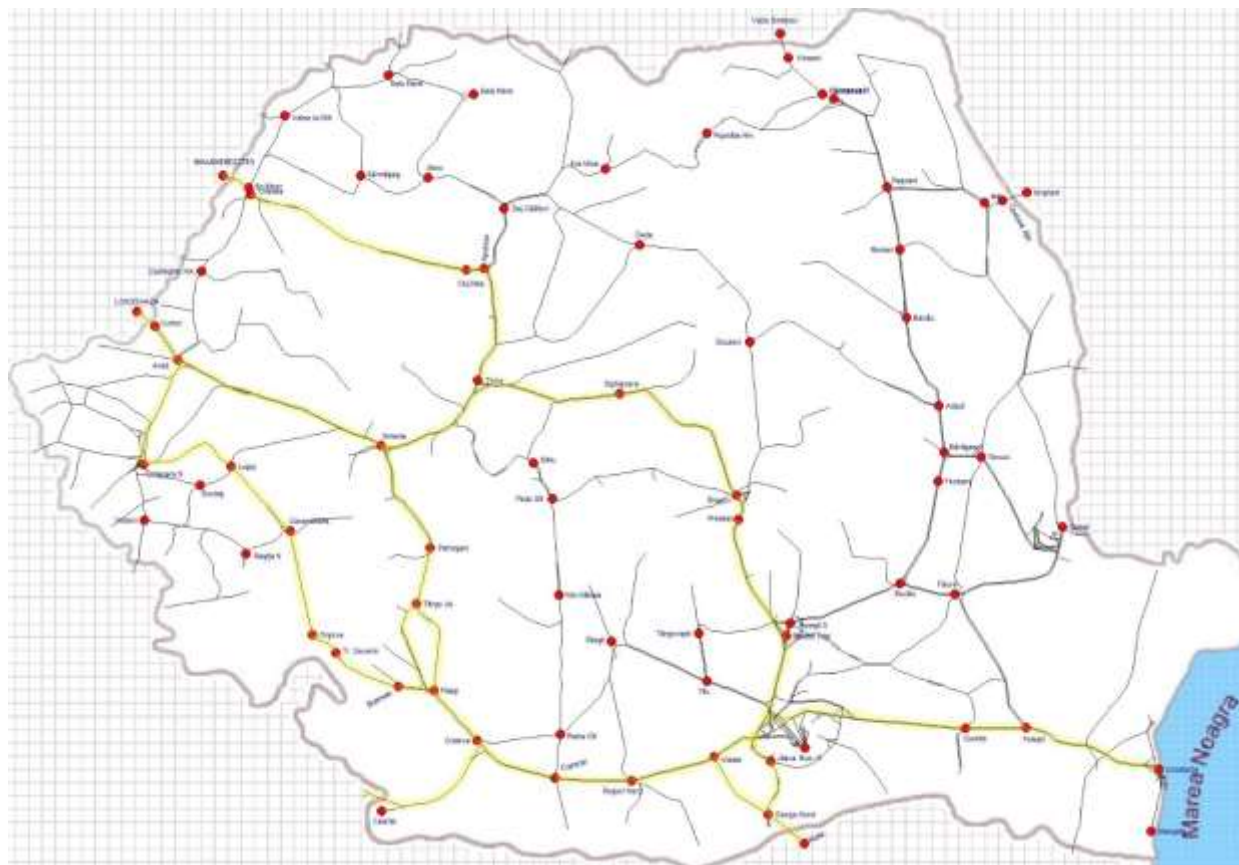


Figura 2: Secțiunile care fac obiectul strategiei de capacitate pentru planul de mers 2028, sunt marcate cu galben.

0.3 Lista administratorilor de infrastructură implicați

Administratorii de infrastructură implicați

- MAV – Ungaria
- VPE – organismul de alocare a capacității din Ungaria
- NRIC - Bulgaria

0.4 Lista facilităților de servicii

Informații privitoare la parametrii limitativi ai secțiilor și traselor de regăsesc la : <https://rne.eu/it/rne-applications/cip/>



Totodată, aici sunt disponibile și informații privitoare la terminalele multimodale.
Informații similare se regăsesc și în Documentul de referință al rețelei:

<https://cfr.ro/files/ddr/RO%202024/Anexa%2034.a%20.pdf>

<https://cfr.ro/files/ddr/RO%202024/Anexa%2034.b%20.pdf>

1. CAPACITATEA DE INFRASTRUCTURĂ PRECONIZATĂ PENTRU PLANUL DE MERS 2028

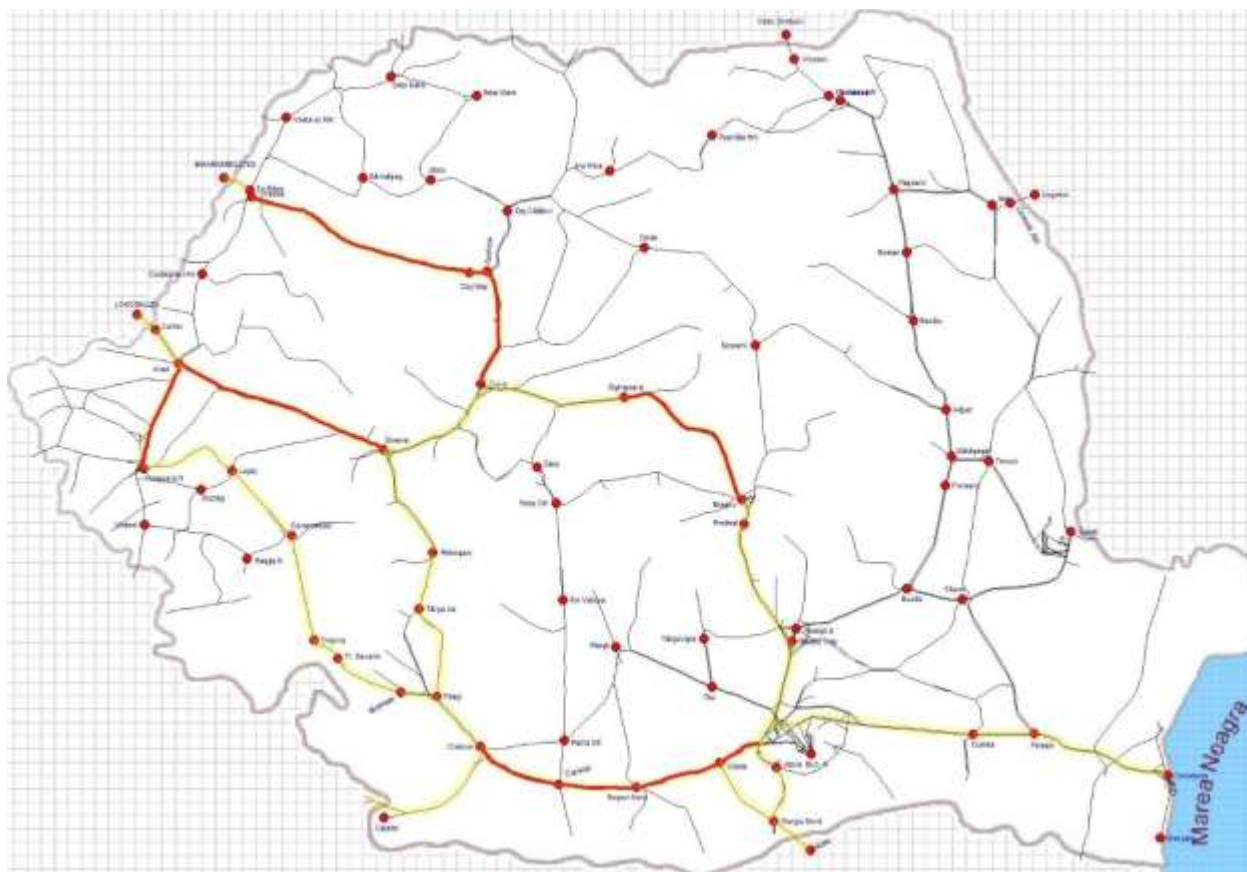


Figura 3: Secțiunile pentru care se vor finaliza lucrările de reabilitare până în planul de mers 2028, sunt marcate cu roșu

1.1 Secții a căror capacitate disponibilă se mărește

Listă proiecte finalizate:

Segment	Descriere	Efect	Estimarea efectelor (capacitate suplimentară)*	Proiect aprobat	Proiect finanțat
Lugoj – Timișoara - Arad	Modernizarea liniei	Dublare linie, sporire viteză	210 trase	da	da
Simeria - Curtici	Modernizare liniei	Sporire viteză	234 trase	da	da
Sighișoara – Brașov	Modernizarea liniei	Sporire viteză	252 trase	da	da

Cluj- Oradea- Episcopia Bihor	Modernizarea liniei	Sporire viteză	20 trase	da	da
Chiajna-Videle- Craiova	Modernizarea liniei	Sporire viteză	206 trase	da	da

*capacitatea suplimentară este exprimată în număr de trase pentru trenuri de marfă, cu parametri standard

1.2 Secții a căror capacitate disponibilă se diminuează

Nu este cazul.

2. RESTRICȚII TEMPORARE DE CAPACITATE

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).

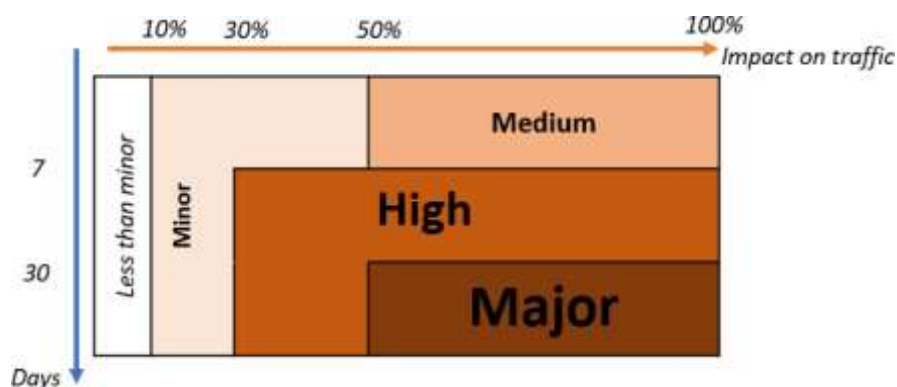


Figura 4: Categoriile de restricții temporare de capacitate conform Anexei VII la Directiva 34/2012- TCR (sursa: RNE)

2.1.1 Gruparea restricțiilor temporare de capacitate pentru minimizarea impactului asupra traficului și a duratei de lucru

În cadrul conferințelor bilaterale (MAV/VPE – CFR și NRIC – CFR) s-a stabilit de comun acord faptul că nu se vor închide simultan frontierele comune.

2.1.2 Zonele de conectare ale rețelelor unde restricțiile de capacitate nu vor fi planificate simultan

Frontiera Episcopia Bihor – Biharkeresztes nu va fi închisă simultan cu frontiera Curtici - Lokoshaza.
Frontiera Valea lui Mihai – Niyabrany nu va fi închisă simultan cu frontiera Episcopia Bihor – Biharkeresztes
Giurgiu Nord - Russe nu va fi închisă simultan cu frontierele Negru Vodă - Kardam si Golenți – Vidin.

2.1.3 Perioadele planificate de executare a lucrărilor

Pe secția Arad - Curtici lucrările de mentenanță se vor desfășura pe fereastră de închidere de 5 ore în intervalul orar 23 - 05.

2.1.4 Perioadele de executare a restricțiilor de capacitate obișnuite

Pe restul rețelei se lucrează pe fereastra de închidere de 5 ore pe linie dublă în intervalul orar 8 -16 și 3 ore pe linie simplă în același interval orar.

2.1.5 Procesul de alocare a restricțiilor de capacitate – modul de derularea a proceselor de consultare și coordonare

Coordonarea restricțiilor temporare de capacitate cu administratorii de infrastructură vecini:

- cu cel puțin 18 luni înainte de punerea în aplicare a planului de mers - pentru restricțiile majore de capacitate;
- cu cel puțin 13,5 luni înainte de punerea în aplicare a planului de mers - pentru restricțiile importante de capacitate.

Consultarea OTF se efectuează astfel:

- cu cel puțin 13,5 luni înainte de punerea în aplicare a planului de mers - pentru restricțiile majore de capacitate;
- cu cel puțin 12 luni înainte de punerea în aplicare a planului de mers - pentru restricțiile importante de capacitate.

2.1.6 Procesul de soluționarea divergențelor între factorii implicați

Procedura de coordonare și soluționare a diferendelor:

<https://cfr.ro/files/ddr/RO%202024/Anexa%2020.a%20.pdf>

<https://cfr.ro/files/ddr/RO%202024/Anexa%2020.b%20.pdf>

2.2 Informare asupra restricțiilor temporare de capacitate cu impact major

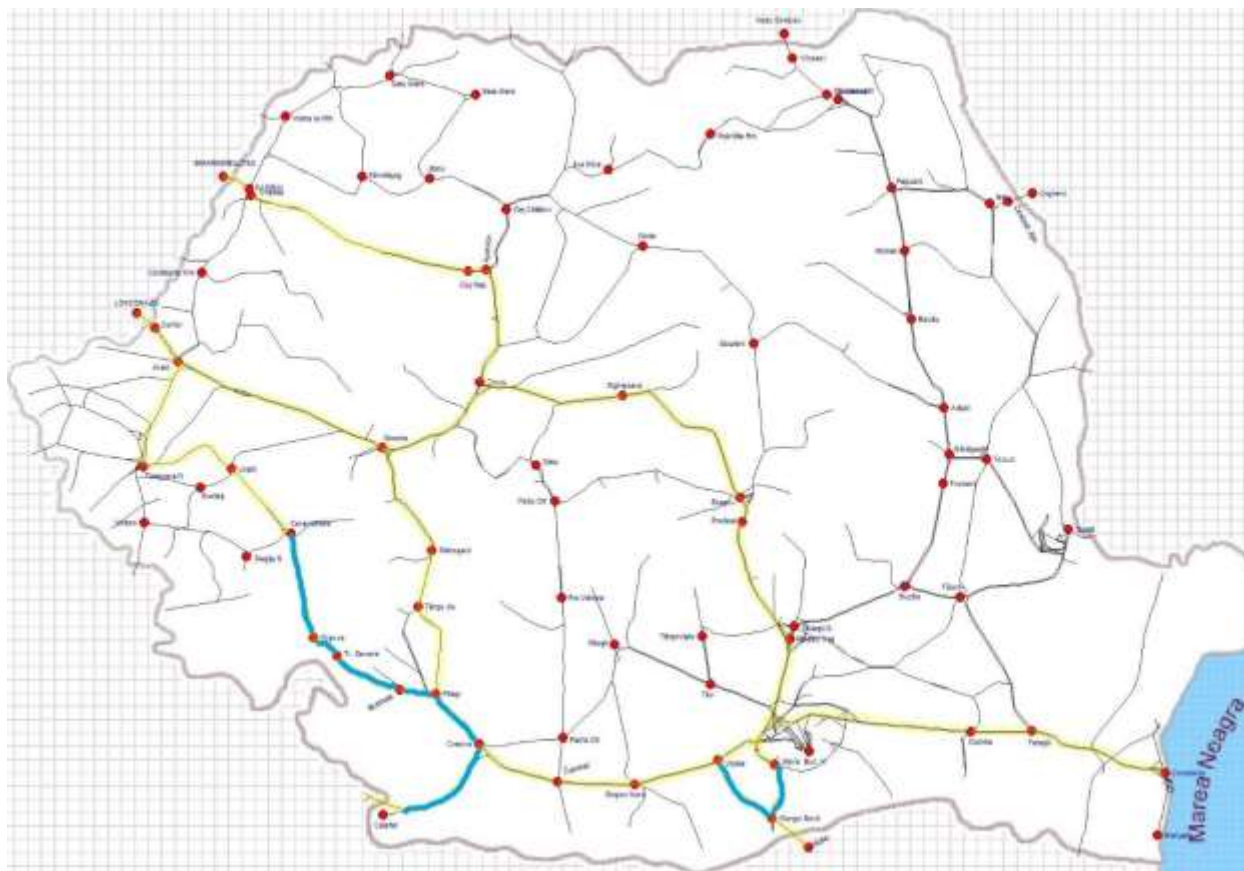


Figura 5: Secțiunile pe care se vor derula lucrări de reabilitare cu impact major în 2026 și care vor implica restricții de capacitate cu impact major, sunt marcate cu albastru

Segmentul	Scopul	Perioada de execuție	Impact linie	Impact asupra trenurilor de călători și marfă	Proiect aprobat de managementul CFR	Finanțare asigurată
București – Craiova	modernizare	2026-2030	Circulație pe un singur fir	Redirecționare trafic pe rute alternative	da	nu
Craiova – Caransebeș	modernizare	2024-2028	Închidere totală	Înlocuire cu autobuze + redirecționare trafic pe rute alternative	da	da
Craiova - Calafat	Electrificare și modernizare	2026-2029	Închidere totală	Înlocuire cu autobuze + redirecționare trafic pe rute alternative	da	nu
Apahida - Coșlariu	modernizare	2026-2030	Circulație pe un singur fir	Redirecționare trafic pe rute alternative	da	nu
Videle - Giurgiu	electrificare	2007-2030	7 zile alternativ	Redirecționare trafic pe rute alternative+ Înlocuire cu autobuze	da	nu

Jilava - Giurgiu	Electrificare si modernizare	2025-2028	Închidere totală	Inlocuire cu autobuze	da	da
------------------	------------------------------	-----------	------------------	-----------------------	----	----

CFR si MAV au convenit ca lucrările de mentenanță a infrastructurii feroviare ce se desfășoară pe rețeaua MAV și pe secția Arad - Curtici (ce afectează frontiera Curtici - Lokoshaza) să se efectueze pe timp de noapte.

3. PRINCIPII DE PLANIFICARE A TRAFICULUI ȘI FLUXURI DE TRAFIC

3.1 Principii de planificare a traficului

În procesul de alocare CFR elaborează trasele cu respectarea următoarelor criterii de prioritate: servicii de transport public de călători internațional;

- servicii de transport public de călători dedicate pentru călătoria navetiștilor, declarate ca atare de către solicitanți;
- servicii de transport public de călători de lung parcurs;
- servicii de transport public de călători de scurt parcurs;
- servicii de transport feroviar de marfă internațional pe coridoarele europene, definite în Regulamentul european nr. 913/2010 cu modificările și completările ulterioare.
- servicii de transport feroviar de marfă internațional altele decât cele de pe coridoarele europene;
- servicii de transport feroviar de marfă pentru transportul multimodal;
- orice alte tipuri de servicii de transport feroviar.
- Principalele categorii pentru trenurile de călători:
 - internaționale
 - interregio
 - regio

Principalele categorii pentru trenurile de marfă:

- internaționale
- directe
- locale

Parametri tehnici uzuali pe rute:

RUTA	LUNGIMEA TRENULUI	TONAJUL VAGOANELOR	VITEZA	PROCENTUL MINIM DE MASĂ FRÂNATĂ	ALTELE
Curtici - Simeria; Simeria - Curtici	750	3000	80	50	
Videle - Chitila; Chitila - Videle	700	3000	80	50	

RUTA	LUNGIMEA TRENULUI	TONAJUL VAGOANELOR	VITEZA	PROCENTUL MINIM DE MASĂ FRÂNATĂ	ALTELE
Videle - Giurgiu Nord	680	3000	50	50	Locomotivă împingătoare: Videle - Stanesti în simplă tracțiune 2000 tone
Giurgiu Nord - Videle	680	2000	50	50	Locomotivă împingătoare: Giurgiu Nord - Stănești în simplă tracțiune 1000 tone
Giurgiu Nord - Ruse; Ruse - Giurgiu Nord	600	2000	60	50	
Simeria - Craiova - Videle	620	1500	60	50	Locomotivă împingătoare: Pui - Banita în simplă tracțiune 1000 tone
Videle - Craiova - Simeria	620	2000	60	50	Locomotivă împingătoare: Targu Jiu - Banita în simplă tracțiune 1400 tone
Chitila - Constanta	700	3000	80	50	Locomotivă împingătoare: Fetesti - Saligny în simplă tracțiune 2200 tone
Constanta - Chitila	700	2900	80	50	Locomotivă împingătoare: Saligny - Fetesti în simplă tracțiune 2200 tone
Craiova - Golenti	600	1960	60	50	Dublă tracțiune: Podari - Sălcuța în simplă tracțiune 1200 tone
Golenti - Craiova	600	1850	60	50	Locomotivă împingătoare în simplă tracțiune 1110 tone
Golenti - Vidin; Vidin - Golenti	570	1800	60	50	Dublă tracțiune
Lőkősháza - Curtici, Curtici - Lőkősháza	750	2500	80	50	
Chitila - Malina	650	2200	80	50	Diesel: Barbosi - Malina
Malina - Chitila	650	2900	80	50	Diesel: Barbosi - Malina
Craiova - Timisoara - Curtici	717	2000	80	55	Locomotivă împingătoare: Mehadia N. - Poarta în simplă tracțiune 1000 tone; Locomotivă împingătoare: Prunișor - Balota, în simplă tracțiune 1300 tone
Curtici - Timisoara - Craiova	717	2000	80	50	Locomotivă împingătoare: Vălișoara - Poarta în simplă tracțiune 1000 tone

RUTA	LUNGIMEA TRENULUI	TONAJUL VAGOANELOR	VITEZA	PROCENTUL MINIM DE MASĂ FRÂNATĂ	ALTELE
Biharkeresztes - Episcopia; Episcopia - Biharkeresztes	700	2500	60	50	
Episcopia Bihor - Oradea Vest - Simeria	650	2200	70	50	
Episcopia Bihor - Cluj Napoca Est	670	2000	70	50	Episcopia - Cluj Napoca: Locomotivă împingătoare: Aghireș - Huedin în simplă tracțiune 1060 tone; Pentru Episcopia-Cluj Napoca: dublă tracțiune: Aleșd - Aghireș în simplă tracțiune 1500 tone
Cluj Napoca Est - Simeria Triaj	650	3000	70	50	Cojocna – Campia Turzii: 1600 tone; locomotivă împingătoare: Câmpia Turzii - Călărași Turda, simplă tracțiune 1600 tone; retur: Câmpia Turzii - Cojocna: 1600 tone; Locomotivă împingătoare: Războieni - Câmpia Turzii, în simplă tracțiune 1600 tone

3.2 Fluxuri de trafic

Fluxurile zilnice de trafic din anul 2024, 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	0	0	18	13		Lőkősháza-Curtici		9	0	0	19	13
9	7	0	19	12	Curtici-Simeria	Curtici – Arad	Curtici-Simeria	9	7	0	19	12
7	7	0	21	19		Arad - Glogovăț		7	7	0	17	7
0	0	0	21	5		Aradu Nou-Glogovăț		0	0	0	6	3
7	7	0	20	8		Glogovăț- Radna		7	7	0	15	7
7	7	0	14	7		Radna-Ilia		7	7	0	20	8
7	12	0	16	8		Ilia-Mintia		7	10	0	14	7

9	13	0	20	10		Mintia-Simeria		9	10	0	18	9
9	3	0	10	5	Simeria-Brașov	Simeria-Vințu de Jos	Simeria-Brașov	9	3	0	9	5
7	5	0	10	4		Vințu de Jos-Coșlariu		7	6	0	8	4
5	4	2	11	7		Coșlariu-Blaj		5	4	2	12	6
5	4	2	11	6		Blaj- Copșa Mică		5	4	2	11	6
5	15	0	12	7		Copșa Mică- Mediaș		5	16	0	13	7
5	6	0	12	7		Mediaș- Sighișoara		5	9	0	12	7
5	7	0	16	10		Sighișoara - Vânători		5	9	0	17	9
5	5	0	14	7		Vânători- Brașov		5	6	0	21	8
25	7	11	25	15	Brașov-București	Brașov- Predeal	Brașov-București	23	7	10	21	11
25	7	11	24	13		Predeal- Câmpina		23	7	10	20	11
25	7	11	19	10		Câmpina-Buda		23	7	10	18	9
25	17	11	18	10		Buda-Ploiești Vest		24	17	10	18	9
40	15	23	22	10		Ploiești Vest-Brazi		39	15	22	25	12
40	14	23	24	14		Brazi-Chitila		40	13	22	29	13
0	0	0	26	11		Chitila- Chiajna		0	0	0	22	12
3	0	0	26	11		Chitila-Băneasa		3	0	0	22	10
1	0	0	18	11		Chiajna- Băneasa		1	0	0	18	11
30	2	3	28	16	București-Constanța	Băneasa-Pantelimon	București- Constanța	32	2	3	25	16
30	5	3	29	15		Pantelimon-Pasărea		32	5	3	24	15
30	5	3	29	17		Pasărea-Lehliu		32	5	3	27	17
30	5	3	32	17		Lehliu-Ciulnița		32	5	3	28	17
30	8	3	30	17		Ciulnița Fetești		32	10	3	28	18
30	8	1	49	31		Fetești-Medgidia		37	10	1	45	34
35	10	1	49	31		Medgidia- Dorobanțu		38	12	1	49	35
35	10	1	47	29		Dorobanțu-Palas		38	12	1	42	31
16	5	7	28	17	București-Craiova	Chiajna -Videle	București-Craiova	16	6	8	28	16
1	4	0	17	7		Videle-Giurgiu Nord		1	4	0	17	8
14	5	8	28	15		Videle – Roșiori Nord		14	6	8	25	15
14	6	6	24	15		Roșiori Nord-Caracal		14	6	6	23	15
14	6	7	27	15		Caracal- Craiova		14	9	6	30	14
0	7	0	10	4	București-Giurgiu	Chiajna- Jilava	București-Giurgiu	0	7	0	8	4
1	4	0	17	7		Videle-Giurgiu Nord		1	4	0	17	8
1	0	0	13	8		Giurgiu Nord-Ruse		1	0	0	13	8

0	4	0	7	2		Craiova - Golenți		0	4	0	7	2
0	1	0	2	2		Golenți - Vidin		0	1	0	2	2
11	12	1	32	19	Craiova- Caransebeș	Craiova-Filiași	Craiova- Caransebeș	11	14	1	31	19
7	3	0	20	12		Filiași-Gura Motrului		7	3	0	19	12
7	3	0	22	14		Gura Motrului-Strehaia		7	3	0	19	13
7	3	0	16	9		Strehaia- Balota		7	3	0	9	7
7	3	0	28	16		Balota-Dr. Tr. Severin		7	3	0	24	13
7	1	0	14	8		Dr.Tr. Severin - Orșova		6	1	0	16	8
7	2	0	18	9		Orșova - Caransebeș		6	2	0	18	9
7	5	0	12	7		Caransebeș-Lugoj	Craiova- Caransebeș	6	5	0	13	7
7	6	0	14	8	Caransebeș- Timișoara	Lugoj-Timișoara Est		6	6	0	14	7
7	11	0	17	9		Timișoara Est-Timișoara Nord		6	11	0	15	9
10	8	2	14	7	Timișoara- Arad	Timișoara Nord- Ronaț Tj.	Timișoara- Arad	10	7	2	11	6
10	13	1	13	6		Ronaț Tj.- Sânnandrei		10	13	1	11	6
10	9	1	15	8		Sânnandrei-Aradu Nou		10	9	1	15	8
3	7	0	8	4	Filiași-Simeria	Filiași-Cărbunești	Filiași-Simeria	4	8	0	10	4
3	7	0	8	4		Cărbunești – Tg. Jiu		4	8	0	10	4
1	4	1	7	3		Gura Motrului- Turceni		0	5	1	8	3
1	5	1	10	4		Turceni- Amaradia		0	6	1	11	5
1	5	1	13	6		Amaradia – Tg. Jiu		0	6	1	13	7
4	5	0	20	10		Tg. Jiu - Petroșani		4	5	0	18	9
4	3	0	27	15		Petroșani - Pui		4	5	0	25	13
4	4	0	18	10		Pui- Călan Băi		4	5	0	23	12
4	4	0	16	9		Călan Băi- Simeria Triaj		4	5	0	19	10
0	0	0	15	9		Călan Băi Simeria Triaj - Simeria		0	0	0	21	11
8	9	2	11	6	Coșlariu-Cluj	Teiuș - Războieni	Coșlariu-Cluj	9	8	2	11	6
9	12	2	15	9		Războieni- Apahida		10	10	2	16	9
13	37	5	12	6		Apahida- Cluj Napoca		14	32	4	14	7
0	18	0	8	3	Cluj- Episcopia	Cluj Napoca -Poieni	Cluj- Episcopia	0	18	0	6	3
0	0	0	6	2		Poieni - Aleșd		0	0	0	5	2
0	9	0	9	3		Aleșd - Oradea		0	8	0	6	3
2	16	0	11	6		Oradea – Episcopia Bihor		2	17	0	10	6

0	5	0	8	4		Episcopia Bihor-Biharkeresztes		0	5	0	7	4
0	7	0	0	0		Jilava-Giurgiu		0	7	0	0	0

Capacitate preconizată pentru planul de mers de tren 2027/2028

SECTIA	Distanța	Călători			Marfă	Total trase	Capacitate secție Cp (nr. trase pe ambele sensuri)	Trase pentru planificarea multianuală prin propagare si trase ad-hoc
		IR	R	RE				
	Lőkősháza-Curtici	18	0	0	26	44	135	91
Curtici-Simeria	Curtici – Arad	18	14	0	24	56	288	232
	Arad - Glogovăț	14	14	0	26	54	288	234
	Aradu Nou-Glogovăț	0	0	0	8	8	288	280
	Glogovăț- Radna	14	14	0	15	43	288	245
	Radna-Ilia	14	14	0	15	43	288	245
	Ilia-Mintia	14	22	0	15	51	288	237
	Mintia-Simeria	18	23	0	19	60	288	228
Simeria-Brașov	Simeria-Vințu de Jos	18	6	0	34	58	288	230
	Vințu de Jos-Coșlariu	14	11	0	33	58	288	230
	Coșlariu-Blaj	10	8	4	35	57	288	231
	Blaj- Copșa Mică	10	8	4	34	56	288	232
	Copșa Mică- Mediaș	10	31	0	55	96	288	192
	Mediaș- Sighișoara	10	15	0	39	103	288	185
	Sighișoara - Vânători	10	16	0	45	71	288	231
	Vânători- Brașov	10	11	0	36	57	288	217
București-Brașov	Brașov- Predeal	48	14	21	26	109	216	107
	Predeal- Câmpina	48	14	21	24	107	288	181
	Câmpina-Buda	48	14	21	19	102	288	186
	Buda-Ploiești Vest	49	34	21	19	123	288	165
	Ploiești Vest-Brazi	79	30	45	22	176	288	112
	Brazi-Chitila	80	27	45	27	179	288	109

	Chitila- Chiajna	0	0	0	23	23	230	207
	Chitila-Băneasa	6	0	0	21	27	82	55
	Chiajna- Băneasa	2	0	0	22	24	50	26
București-Constanța	Băneasa-Pantelimon	62	4	6	32	104	288	184
	Pantelimon-Pasărea	62	10	6	30	108	288	180
	Pasărea-Lehliu	62	10	6	34	112	288	176
	Lehliu-Ciulnița	62	10	6	34	112	288	176
	Ciulnița Fetești	62	18	6	35	121	288	167
	Fetești-Medgidia	67	18	2	65	152	288	136
	Medgidia- Dorobanțu	73	22	2	66	163	288	125
	Dorobanțu-Palas	73	22	2	60	157	288	131
Chiajna- Craiova	Chiajna -Videle	32	11	15	33	91	288	197
	Videle – Roșiori Nord	28	11	16	30	85	288	180
	Roșiori Nord-Caracal	28	12	12	30	82	288	206
	Caracal- Craiova	28	15	13	29	85	288	203
București-Giurgiu	Chiajna- Jilava	0	14	0	8	22	288	266
	Videle-Giurgiu Nord *	2	10	0	29	41	86	43
	Jilava-Giurgiu Nord	x	x	x	x	x	x	x
	Giurgiu Nord-Ruse	2	0	0	16	18	57	39
	Craiova - Golenți*	x	x	x	x	x	x	x
	Golenți - Vidin*	x	x	x	x	x	x	x
Craiova-Caransebeș	Craiova-Filiași	22	26	2	38	88	288	200
	Filiași-Gura Motrului	14	6	0	24	44	288	244
	Gura Motrului-Strehaia	14	6	0	27	47	288	241
	Strehaia- Balota	14	6	0	16	36	68	32
	Balota-Dr. Tr. Severin	14	6	0	29	49	80	31
	Dr. Tr. Severin - Orșova*	x	x	x	x	x	x	x
	Orșova - Caransebeș*	x	x	x	x	x	x	x
Craiova-Caransebeș-Timișoara	Caransebeș-Lugoj	13	10	0	14	37	288	248
	Lugoj-Timișoara Est	13	12	0	15	40	288	235
	Timișoara Est-Timișoara Nord	13	22	0	18	53	288	236

Timișoara-Arad	Timișoara Nord- Ronaț Tj.	20	15	4	13	52	288	236
	Ronaț Tj.- Sânnandrei	20	26	2	12	60	288	228
	Sânnandrei-Aradu Nou	20	18	2	16	56	288	232
	Aradu Nou - Arad	19	31	4	15	69	288	219
Filiașii-Simeria	Filiași - Cărbunești	7	15	0	8	30	76	46
	Cărbunești – Tg. Jiu	7	15	0	8	30	74	44
	Gura Motrului-Turceni	1	9	2	6	18	288	270
	Turceni- Amaradia	1	11	2	9	23	66	43
	Amaradia – Tg. Jiu	1	11	2	13	27	68	41
	Tg. Jiu - Petroșani	8	10	0	19	37	68	31
	Petroșani - Pui	8	8	0	28	44	288	244
	Pui- Călan Băi	8	9	0	22	39	288	249
	Călan Băi- Simeria Triaj	8	9	0	19	36	288	252
	Călan Băi- Simeria Triaj-Simeria	0	0	0	20	20	288	268
Teius-Cluj	Teiuș - Războieni	17	17	4	12	50	288	238
	Războieni- Apahida	19	22	4	18	63	288	225
	Apahida- Cluj Napoca	27	69	9	13	118	288	170
Cluj-Episcopia	Cluj Napoca -Poieni	16	41	13	6	76	288	205
	Poieni-Aleșd	16	15	13	6	50	88	33
	Aleșd- Oradea	16	24	13	8	61	288	221
	Oradea – Episcopia Bihor	14	25	0	12	51	288	233
	Episcopia Bihor-Biharkeresztes	8	4	0	12	24	57	31
	Jilava-Giurgiu	x	x	x	x	x	x	x

Obs.: * Pe secțiile de circulație cu linie simplă pe care se vor derula lucrări de modernizare și unde nu sunt prevăzute lucrări de dublarea a liniei se vor executa lucrările de modernizare prin închideri totale de circulație, pe perioadele respective nu va fi oferită capacitate de infrastructură pentru planul de mers de tren 2027/2028, iar circulația trenurilor va fi redirecționată pe rute alternative.

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 2027/2028.

Comisia Europeană a promovat, în luna iulie a anului 2023, noul proiect de regulament de modificare a Directivei nr.34/2012 și a Regulamentului nr.913/2010 cuprins în noul pachet legislativ dedicat ecologizării transportului european, cu accent pe optimizarea utilizării infrastructurii feroviare, orientată mai mult către nevoile pieței și a eficientizării procesului de alocare a capacității.

4. VALIDARE

Documentul a fost aprobat de către Directorul General al CFR prin Nota anexată.

Anexa 1 - Date de intrare și implicarea pieței.

Informații privind restricțiile temporare de capacitate cu impact major au fost coordonate în cadrul Bilateralelor ce au avut loc în luna octombrie 2024.

- MAV/VPE – CFR
- NRIC – CFR

Anexa 2 - Perspective

Proiecte de modernizare a infrastructurii aflate în diferite faze de elaborare:

- electrificare și modernizare Constanța - Mangalia
- electrificare și modernizare București - Pitești – Craiova
- modernizare Apahida - Ilva Mică – Suceava
- modernizarea portului Constanța

NOTĂ:



MINISTERUL TRANSPORTURILOR
COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” S.A.
BUCUREȘTI, ROMÂNIA
Registrul Comerțului J/40/9774/1998, CUI : R 11054529
București, Bd. Dinicu Golescu nr.38, sect.1, cod poștal: 010873
Tel: 004-(021) 319 24 00 Fax: 004-(021) 319 24 01, CFR 122001



COD – FI

DIRECȚIA TRAFIC – Serviciul Alocare Capacitate
Nr. 4/A/1/901 / 12.12.2024



Notă
privind actualizarea proiectului TTR (TimeTable Redesign) la CFR

RailNetEurope (RNE) este asociația administratorilor de infrastructură feroviară din Europa, la care CFR este membru de la înființarea acesteia.

TTR 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.

La CFR activitățile privind TTR s-au desfășurat pe baza prevederilor Dispoziției Directorului General nr. 203 din 05.12.2019, anexată.

Una din componentele TTR este Strategia de Capacitate a fiecărui administrator de infrastructură, pe care acesta trebuie să o publice 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.

Strategia de Capacitate este instrumentul primar de planificare din cadrul TTR, pe baza căruia vor fi dezvoltate Modelul de Capacitate și Oferta de Capacitate. Documentul se publică pe paginile web ale CFR, RNE și ale Coridoarelor de Marfă (Orient East-Med – RFC7 și Rhine-Danube RFC9).

A fost elaborată Strategia de Capacitate, anexată, care conține în principal următoarele:

- Datele de trafic aferente primelor 5 luni ale anului 2024;
- Restricțiile de capacitate preconizate a se desfășura în anul 2028;
- Capacitatea de infrastructură preconizată pentru anul 2028.

De asemenea, au fost introduse în aplicația ECMT – European Capacity Management Tool (instrumentul IT utilizat de RNE pentru procesul TTR) datele aferente Modelului de Capacitate, preconizat pentru planul de mers de tren 2025/2026 pe secția Curtici – Arad – Simeria.

Având în vedere importanța conectării CFR în sistemul feroviar unic european vă rugăm să aprobați următoarele:

- Strategia privind Capacitatea de infrastructură aferentă planului de mers de tren 2027/2028;
- Modelul de Capacitate aferent planului de mers de tren 2025/2026, pentru secția de circulație Curtici – Arad – Simeria.

Director General Adj. Exploatare,
George RADU PIPA

Director General Adj. Tehnic,
Valentin DOROBANTU

Director Trafic,
Marjan COTOFANĂ

Director Strategie, Reglementări și Reprezentare Externă
Radu URZICEANU

Șef Serviciu Alocare Capacitate
Ionuț STUFNARU