

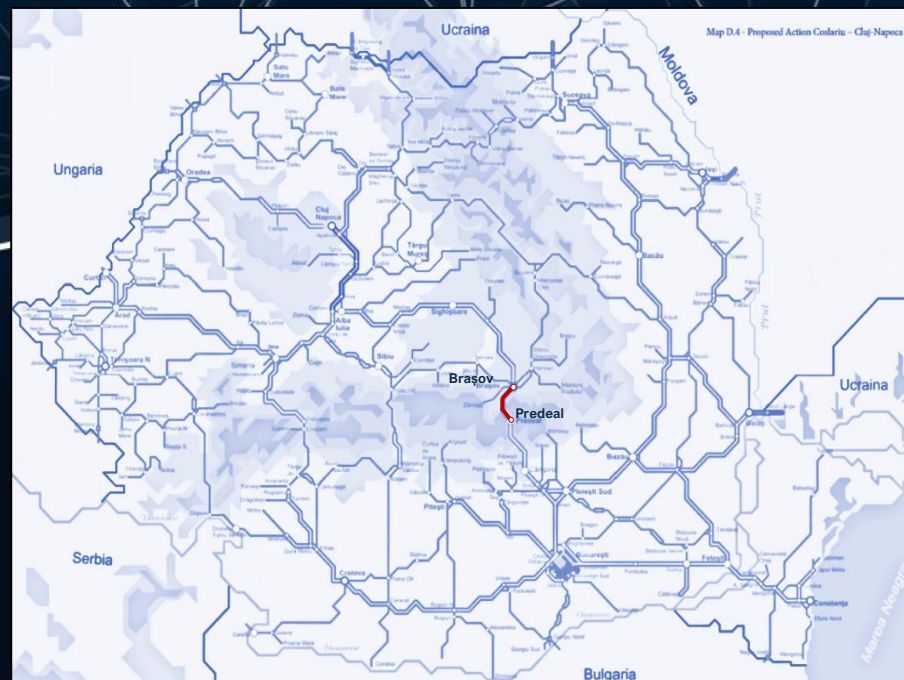


Comitatul de Mecanismul pentru  
Interconectarea Europei al Uniunii Europene



# “Studiu de Fezabilitate pentru modernizarea secțiunii feroviare Predeal-Brașov”

2016-RO-TMC-0076-S



Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului.  
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.



# Finanțare

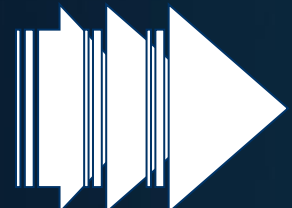
|                       |                                        |
|-----------------------|----------------------------------------|
| Contract de finanțare | INEA/CEF/TRAN/M2016/1365811/26.10.2017 |
|-----------------------|----------------------------------------|

|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| Nr. Acțiune CEF | 2016-RO-TMC-0076-S |
|-----------------|--------------------|

|                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| Valoare total eligibilă a proiectului | 3.346.220 EUR |
|---------------------------------------|---------------|

|                              |               |
|------------------------------|---------------|
| Valoare cofinanțare UE (85%) | 2.844.287 EUR |
|------------------------------|---------------|

Proiectul este finanțat din Fondul de Coeziune prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei – Programul CEF Transport (85%) și BS (15% + TVA)





# Necesitate

- Parametrii secțiunii de infrastructură existente nu respectă în totalitate Regulamentele UE 1315/2013 și 1299/2014 și Directiva 2008/57/CE privind interoperabilitatea
- Constrângerile tehnice și operaționale ale liniei de cale ferată ce conduc la blocaje importante pentru rețeaua feroviară centrală din România și limitări ale competitivității transportului feroviar față de alte moduri de transport. Lipsa interoperabilității în ceea ce privește semnalizarea, încărcarea pe osie, lungimea șinelor în stațiile de cale ferată, viteza de proiectare limitată a aliniamentului existent (maxim 120 km/h), situația deteriorată a liniei până în prezent au condus la restricții de viteză permanente (viteză medie comercială = 56 km/h). Dificultățile traseului feroviar Predeal -Brașov:
  - linia de cale ferată este sinuoasă datorită reliefului
  - curbele cu rază de minimum  $R \leq 300\text{m}$  sunt frecvente și porțiunile de aliniament sunt scurte
  - 4 tuneluri care prezintă infiltrații ale apei care devin în anotimpul rece blocuri de gheață intrând în gabaritul de liberă trecere al căii.



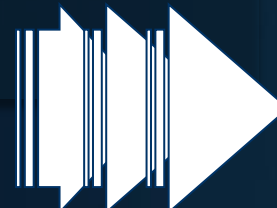
# Scop / Obiectiv / Beneficii

**SCOP:** Identificarea soluției optime, din punct de vedere tehnic, operațional, economic, financiar, precum și din punct de vedere a impactului asupra mediului, în vederea executării lucrărilor de modernizare a căii ferate Predeal – Brașov, ca parte a proiectului global de reabilitare / modernizare a liniei de cale ferată **Curtici – Brașov – București – Constanța**, parte componentă a Coridorului Rin – Dunăre conform cerințelor UE pentru rețeaua centrală feroviară.

**OBIECTIV:** Elaborarea documentațiilor tehnice și economice, conform regulamentelor feroviare europene și directivelor de interoperabilitate și mediu în vigoare, în vederea pregătirii etapei de implementare a proiectului.

## **BENEFICII:**

- transport eficient și rapid și îmbunătățirea condițiilor de circulație feroviară pe Coridorul Rin - Dunăre
- crearea/modernizarea centrelor pentru transportul multimodal de marfă
- creșterea atractivității și accesibilității orașelor și comunelor aflate pe traseu
- creșterea vitezei de circulație și a siguranței transportului feroviar , atât pentru trenurile de călători cât și pentru cele de marfă, etc

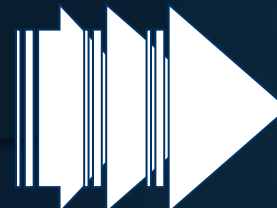




# Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic pentru modernizarea liniei de cale ferată **Predeal – Brașov**

## CARACTERISTICI TEHNICE inițiale:

- lungime de aproximativ **26,9 km**
- linie dublă, electrificată cu toate tipurile de profiluri transversale
- 3 puncte de secționare (2 stații CF – *Predeal* și *Dârste* - și o haltă de mișcare – *Timișu de Sus*), centralizate electrodinamic (CED) și 2 halte comerciale (puncte de oprire în linie curentă – Tunel Mare și Timișu de Jos), instalații de bloc de linie automat (BLA) pe toată lungimea.



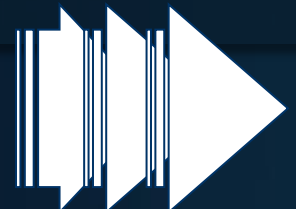


# Stadiul proiectului

- ❖ Contract de servicii semnat în 21.08.2020
- ❖ Prestator: Asociera Egis România - Egis Rail SA – Italrom Inginerie Internațională SRL
- ❖ Valoare contract: 14.971.071 lei fără TVA
- ❖ Durata de implementare: 62,5 luni de la ordinul de începere, conform actelor adiționale
- ❖ Ordin de începere SF: 07.09.2020

22.12.2022 prezentarea variantei optime selectate din punct de vedere tehnico-economic, costul minim estimat al investiției este de 963 mil euro

A fost emis Acordul de Mediu nr. 2/26.05.2025 de catre APM Brasov







Coaliția de Mecanism pentru  
Interconectarea Europei și Uniunii Europene



**2016-RO-TMC-0076-S**

Proiect cofinanțat din  
Fondul de Coeziune prin  
Mecanismul pentru  
Interconectarea Europei  
- Programul CEF  
Transport



<http://cfr.ro/>



<https://www.linkedin.com/company/cfr-infrastructură/>



<https://www.facebook.com/cfrinfrastructura>

Responsabilitatea privind acest material revine integral autorului.  
Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.