



Parlamentul României
Camera Deputaților

GRUPUL PARLAMENTAR U.D.M.R.

NR: A/UDMR/130/18.03.2026

ÎNTREBARE

Către: MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
În atenția domnului ministru Ciprian-Constantin Șerban

De la: deputat Szabó Ödön - deputat în circumscripția electorală nr.5 BIHOR;

Obiectul întrebării: *Stadiul lucrărilor de modernizare și electrificare a liniei feroviare Cluj-Napoca – Oradea – Frontiera Ungaria și riscul pierderii finanțării prin PNRR.*

Modernizarea și electrificarea liniei feroviare Cluj-Napoca – Oradea – Frontiera Ungaria reprezintă unul dintre cele mai importante proiecte de infrastructură feroviară din vestul României, cu impact major asupra mobilității regionale, transportului de mărfuri și conectivității României cu rețeaua europeană de transport. Proiectul vizează modernizarea a aproximativ 166 km de cale ferată, fiind împărțit în patru loturi și finanțat în mare parte prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR). După finalizare, linia ar urma să permită circulația trenurilor de călători cu viteze de până la 160 km/h, reducând semnificativ timpul de călătorie între Cluj-Napoca și Oradea.

Conform informațiilor publice prezentate recent de autorități, proiectul înregistrează progrese diferite pe cele patru loturi, iar stadiul general al lucrărilor rămâne sub nivelul necesar pentru atingerea jaloanelor stabilite prin PNRR. Pentru menținerea finanțării europene prin PNRR, până în august 2026 trebuie atinse următoarele ținte intermediare de progres fizic:

- ❖ 90% progres fizic pe loturile Cluj-Napoca – Aghireșu și Aghireșu – Poieni
- ❖ 50% progres fizic pe lotul Poieni – Aleșd
- ❖ 70% progres fizic pe lotul Aleșd – Frontiera Ungaria

Potrivit datelor publice disponibile în prezent, stadiul actual al lucrărilor este semnificativ sub aceste ținte, estimările indicând aproximativ:

- ❖ aproximativ 40% progres fizic pe lotul Cluj-Napoca – Aghireșu
- ❖ aproximativ 50–55% progres fizic pe lotul Aghireșu – Poieni
- ❖ sub 20% progres fizic pe lotul Poieni – Aleșd, sectorul cel mai complex din punct de vedere tehnic

❖ sub 10% progres fizic pe lotul Aleșd – Frontiera Ungaria

Comparând aceste valori cu țintele stabilite pentru anul 2026, rezultă un decalaj semnificativ între stadiul actual al lucrărilor și progresul necesar pentru respectarea jaloanelor PNRR, ceea ce ridică îngrijorări legitime privind riscul pierderii parțiale sau totale a finanțării europene.

Consider că o informare clară și transparentă privind evoluția acestui proiect major este esențială, atât pentru comunitățile din regiune, cât și pentru mediul economic, având în vedere rolul strategic al acestei linii feroviare în dezvoltarea infrastructurii de transport din vestul României.

Având în vedere aceste aspecte, vă rog să-mi transmiteți răspuns la următoarele întrebări:

1. Care este stadiul actual detaliat al lucrărilor pentru fiecare dintre cele patru loturi ale proiectului de modernizare și electrificare a liniei Cluj-Napoca – Oradea – Frontiera Ungaria?
2. Care sunt principalele cauze ale întârzierilor înregistrate până în prezent în implementarea proiectului?
3. Consideră Guvernul României că ținta de progres stabilită pentru august 2026, necesară pentru menținerea finanțării prin PNRR, poate fi atinsă în condițiile actuale?
4. Ce măsuri concrete au fost dispuse de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de către Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene pentru accelerarea lucrărilor și recuperarea întârzierilor?
5. Există în prezent riscul pierderii totale sau parțiale a finanțării prin PNRR pentru acest proiect? Dacă da, ce soluții alternative de finanțare are în vedere Guvernul României?
6. Care este calendarul actualizat de implementare și finalizare a lucrărilor pentru fiecare lot al proiectului?

Solicít răspuns în scris.

Szabó Ödön, deputat UDMR