

A/PNL/206
6.04.2026

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Nr.4757A/06.04.2026

Către: Domnul Ciprian-Constantin Șerban, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii

De la: Sebastian-Ioan Burduja, Deputat PNL, Circumscripția Electorală Nr. 42 București

Obiectul întrebării: Stadiul lucrărilor la Magistrala 6 de metrou, termenul realist de punere în funcțiune, perspectivele de dezvoltare a noi magistrale de metrou și strategia Ministerului Transporturilor pentru deblocarea mobilității în Municipiul București

Stimate Domnule Ministru,

Bucureștiul este un oraș sufocat. Nu figurativ, nu retoric – sufocat fizic, zilnic, la ore de vârf care au ajuns să dureze peste jumătate din zi. Un municipiu de aproape 2 milioane de locuitori (declarați) și probabil 4 milioane nedeclarați, cu o zonă metropolitană care depășește 2,5 milioane declarați, funcționează cu o rețea de metrou de 80 de kilometri de cale dublă și 64 de stații, concepută în esență în anii 1970-1980 și extinsă cu o lentoare care face din fiecare nouă magistrală un eveniment generațional. Capitala României, al șaselea oraș ca populație din Uniunea Europeană, are una dintre cele mai subdezvoltate rețele de transport subteran raportat la dimensiune, densitate și volumul de călători. La suprafață, nu mai este loc – nici pentru mașini, nici pentru autobuze, nici pentru oameni. Soluția nu mai poate veni decât de sub pământ.

În acest context, Magistrala 6 de metrou – legătura dintre stația 1 Mai și Aeroportul Internațional Henri Coandă Otopeni, cu 14,2 kilometri de traseu și 12 stații – este cel mai important proiect de infrastructură de transport public din România. Este, de altfel, și o rușine națională: un aeroport internațional cu peste 16 milioane de pasageri pe an care nu are legătură pe șină cu orașul pe care îl deservește, lucru neobișnuit pentru orice capitală europeană. Proiectul a fost discutat pentru prima dată în anii 2000, indicatorii tehnico-economici au fost aprobați prin HG nr. 930/2016, iar lucrările efective la structura de rezistență au început abia în 2022-2023 pe cele două secțiuni. Finanțarea provine din împrumuturi JICA (Agenția de Cooperare Internațională a Japoniei), fonduri POIM/UE și bugetul de stat, costul total ridicându-se la aproximativ 1 miliard de euro.

Conform datelor prezentate de Metrorex la Conferința de Infrastructură organizată de Club Feroviar și la ședințele de progres din martie 2026, stadiul lucrărilor de structură de rezistență pe Secțiunea Sud (1 Mai – Tokyo, 6,6 km, 6 stații) se situează la aproximativ 61-63%, cu o estimare de 91% la sfârșitul anului 2026. Pe Secțiunea Nord (Tokyo – Aeroport Otopeni, 7,6 km, 6 stații), stadiul este de circa 25-26%, cu o estimare de 61% la finalul anului

2026 și cu lansarea TBM-urilor prevăzută pentru sfârșitul trimestrului II 2026. Finalizarea lucrărilor de structură de rezistență este estimată pentru trimestrul II 2029.

Aceste cifre, deși reflectă un progres real față de anii anteriori, se referă exclusiv la lucrările de structură – tuneluri și stații. Lucrările de arhitectură, cale de rulare, instalații electromecanice și de curenți slabi se află într-un stadiu incipient. Activitățile de proiectare și execuție pentru aceste componente au început la 1 septembrie 2025, iar documentațiile tehnice sunt încă în curs de elaborare. Cu alte cuvinte, chiar și în ipoteza optimistă în care structura de rezistență va fi finalizată în 2029, punerea în funcțiune a Magistralei 6 cu călători nu va avea loc mai devreme de 2030-2031, ceea ce înseamnă aproape trei decenii de la primele discuții și aproape un deceniu și jumătate de la semnarea acordurilor de finanțare.

Între timp, Ministerul Transporturilor a anunțat perspective pentru noi magistrale: Magistrala M7 (Bragadiru – Voluntari, 15 stații, 13 km), pentru care a fost semnat un protocol de asociere în septembrie 2025 între Primăria Sectorului 5, Ministerul Transporturilor, Metrorex, Consiliul Județean Ilfov și Primăria Sectorului 2; extinderea Magistralei M3 spre Chiajna și Bragadiru; continuarea Magistralei M5 prin centrul Bucureștiului; închiderea inelului central de la Crângași la Dristor 2; extensii ale rețelei existente dinspre Militari spre șoseaua de centură, dinspre Străulești spre Mogoșoaia și dinspre Pipera spre centura de nord. Toate aceste proiecte se află în stadii care variază de la concept la studiu de fezabilitate – niciuna nu are contract de execuție semnat.

Această situație ridică întrebarea fundamentală dacă România dispune de o strategie coerentă de dezvoltare a transportului subteran în București sau dacă fiecare magistrală rămâne o aventură solitară, finanțată ad-hoc, planificată pe un orizont de decenii și pusă în funcțiune într-un viitor pe care generația actuală de bucureșteni îl privește cu scepticism. Pe fondul acestor perspective îndepărtate, Metrorex majorează tariful unei călătorii de la 5 la 7 lei începând cu 1 mai 2026 – a doua scumpire consecutivă în 16 luni – într-o rețea care nu a câștigat niciun kilometru nou de traseu de la darea în funcțiune a stației Străulești în 2017.

Având în vedere aceste considerente, în temeiul art. 112 alin. (1) din Constituția României, republicată, precum și al art. 194-201 din Regulamentul Camerei Deputaților, cu modificările și completările ulterioare, vă adresez, în scris, următoarele întrebări:

1. Care este termenul realist de punere în funcțiune a Magistralei 6 de metrou cu călători, pe fiecare secțiune? Precizez că solicit o dată calendaristică asumată de Ministerul Transporturilor, nu o estimare a finalizării lucrărilor de structură de rezistență, ci data la care un călător va putea urca într-un tren la stația 1 Mai și coborî la Aeroportul Otopeni.
2. Care este stadiul exact, la data prezentei întrebări, al lucrărilor de arhitectură, cale de rulare și instalații electromecanice pe fiecare secțiune a M6? Există contracte semnate

- și în execuție pentru toate aceste componente? Dacă nu, care este termenul estimat de semnare și care este durata contractuală de execuție?
3. Care este bugetul total actualizat al proiectului M6, defalcat pe surse de finanțare (JICA, UE-POIM/PT, buget de stat) și pe categorii de lucrări? Există depășiri de costuri față de indicatorii tehnico-economici aprobați prin HG nr. 930/2016? Dacă da, care este cuantumul depășirilor și cum vor fi acoperite?
 4. Care sunt riscurile identificate de Ministerul Transporturilor pentru respectarea termenelor pe Secțiunea Nord (Tokyo – Aeroport Otopeni), unde stadiul de 25-26% la martie 2026 trebuie să ajungă la 61% la sfârșitul anului? Există riscul ca finanțarea JICA sau UE să expire sau să fie afectată de întârzieri?
 5. Magistrala M7 (Bragadiru – Voluntari) se află în stadiul de protocol de asociere și studiu de fezabilitate. Care este termenul estimat pentru finalizarea studiului de fezabilitate, obținerea finanțării și începerea lucrărilor de execuție? Care este termenul estimat de punere în funcțiune? Dacă M6 necesită aproape un deceniu de la semnarea contractelor la recepția finală, este realist să presupunem că M7 va fi funcțională înainte de 2040?
 6. Care este stadiul proiectului de extindere a Magistralei M3 spre Chiajna și Bragadiru? Există studiu de fezabilitate? Există sursă de finanțare identificată? Care este termenul estimat?
 7. Care este stadiul proiectului de continuare a Magistralei M5 prin centrul Bucureștiului și al proiectului de închidere a inelului central Crângași – Dristor 2? Aceste proiecte au depășit stadiul de concept? Există studii de prefezabilitate sau fezabilitate în lucru?
 8. Care este stadiul extensiilor anunțate: Militari – Șoseaua de Centură, Străulești – Mogoșoaia, Pipera – Centura de Nord, M1/M2 spre sud (Berceni)? Pentru fiecare dintre acestea, solicit precizarea stadiului (concept / prefezabilitate / fezabilitate / proiectare / execuție), a sursei de finanțare identificate sau preconizate și a termenului estimat de punere în funcțiune.
 9. Există o Strategie de Dezvoltare a Rețelei de Metrou din București pe termen lung (2030-2050), aprobată la nivel guvernamental, care să prioritizeze magistralele și extensiile în funcție de studii de cerere de transport, analiză cost-beneficiu și impact asupra decongestionării traficului? Dacă nu, când va fi elaborată o astfel de strategie? Strategia de dezvoltare a metroului 2016-2030, menționată în contextul M7, mai este actuală?
 10. Metrorex are un plan de achiziție a materialului rulant necesar pentru M6 și pentru viitoarele extensii? Câte trenuri noi sunt necesare? Există contract de achiziție semnat? Dacă nu, care este termenul și sursa de finanțare?
 11. Metrorex are în prezent peste 4.800 de angajați pentru o rețea de 80 km și 64 de stații. Care este raportul angajați/km de traseu comparativ cu metroul din Praga (65 km, ~5.600 angajați), Budapesta (40 km, ~3.500 angajați), Viena (83 km, ~4.300 angajați)

sau Varșovia (41 km, ~3.000 angajați)? Ministerul consideră că actuala dimensionare a personalului Metrorex este eficientă?

12. Care este viziunea Ministerului Transporturilor pentru transformarea Bucureștiului dintr-un oraș blocat de mașini într-un oraș conectat prin transport subteran? Există un orizont temporal în care rețeaua de metrou a Capitalei va ajunge la 150, 200 sau 250 de kilometri – cifre comparabile cu orașe europene de dimensiuni similare? Sau realismul ne obligă să acceptăm că România va continua să inaugureze câte o magistrală la fiecare 15-20 de ani, condamnând succesive generații de bucureșteni la un trafic de coșmar?

Cu respectul meu,

Sebastian-Ioan BURDUJA

Deputat PNL