



**Parlamentul României
Camera Deputaților**

Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Către: **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, domnului Radu-Dinel Miruță, ministru-interimar**

De la: **Domnul Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova**

Subiectul întrebării: Cinci ani pentru un studiu de fezabilitate pe A3 Ploiești–Brașov

Domnule ministru-interimar,

Contractul pentru completarea și revizuirea studiului de fezabilitate al autostrăzii A3 Ploiești–Brașov a fost semnat în luna februarie a anului 2021. La această dată, în august 2026, studiul de fezabilitate nu este predat. Proiectul, cu o lungime de aproximativ 112,7 kilometri, 12 noduri rutiere, 13 tuneluri și 61 de structuri, cu un cost estimat de circa 5,5 miliarde de euro fără taxa pe valoarea adăugată, figurează ca prioritate în programarea bugetară pentru perioada 2026–2029, dar se află încă în etapa anterioară proiectării tehnice. Cinci ani și jumătate pentru

documentația care precede proiectarea, într-un traseu al cărui amplasament este stabilit de mai bine de un deceniu.

Blocajul are o cauză documentată public, iar aceasta nu ține de dificultatea traseului montan, ci de circuitul administrativ dintre beneficiar și proiectant. Proiectantul a solicitat un volum de aproximativ 132.000 de metri de foraje geotehnice, de patru ori mai mult decât cel oferit inițial, iar tema geotehnică depusă în luna februarie a anului 2024 a rămas fără răspuns din partea companiei beneficiare pe o perioadă îndelungată, în contextul în care fără investigații geotehnice nu se poate dimensiona un tunel, iar fără dimensionarea tunelurilor nu există nici studiu de fezabilitate, nici estimare de cost credibilă, nici documentație de licitație. Timpul pierdut în această corespondență instituțională se transferă integral în termenul de punere în funcțiune.

Consecința cea mai gravă, domnule ministru-interimar, nu este întârzierea în sine, ci pierderea ferestrei de finanțare. Chiar în ipoteza optimistă în care studiul de fezabilitate ar fi predat în cursul acestui an, urmează avizarea, proiectul tehnic, procedura de licitație pentru execuție și contractarea, ceea ce plasează începerea lucrărilor în teren cel mai devreme în anul 2029. La acel moment, Planul Național de Redresare și Reziliență este încheiat, alocarea pentru investiții rutiere din instrumentul european dedicat securității este angajată pentru alte autostrăzi, iar programul operațional Transport se încheie în 2029. Rămân, teoretic, fondurile de coeziune din următorul cadru financiar multianual, pentru care nu există până acum nicio angajare nominală a acestui obiectiv.

Între timp, costul absenței acestei autostrăzi este suportat zilnic de locuitorii județului Prahova. DN1 traversează localitățile de pe Valea Prahovei, de la Comarnic până la Predeal, iar traficul de tranzit se scurge prin centrul acestor orașe, cu ambuteiaje de câteva ore în fiecare sfârșit de săptămână și în perioadele de sărbători. Nu vorbim doar de disconfort: ambulanțele și autospecialele de intervenție circulă pe același drum blocat,

calitatea aerului în localitățile traversate se degradează, iar activitatea economică a stațiunilor depinde de o infrastructură care a atins de mult limita de capacitate. Soluțiile intermediare invocate periodic, centura Comarnic, centura Bușteni–Azuga și lucrările din zona Predeal, sunt anunțate de ani de zile fără termene ferme de execuție.

Trebuie spus, de asemenea, că fiecare an de amânare mărește costul. Estimarea de 5,5 miliarde de euro a fost formulată în urmă cu câțiva ani, iar prețurile în construcții au crescut semnificativ în acest interval, iar un proiect amânat nu rămâne la valoarea la care a fost estimat și, în momentul în care va fi în sfârșit contractat, diferența va fi prezentată drept fatalitate, deși este consecința anilor petrecuți în așteptarea unui răspuns la o temă geotehnică.

Vă rog să răspundeți la următoarele întrebări:

1. La ce dată urmează să fie predat studiul de fezabilitate pentru autostrada A3 Ploiești–Brașov și care este angajamentul contractual în vigoare al proiectantului în această privință?
2. Câți metri de foraje geotehnice au fost solicitați de proiectant, câți au fost aprobați de beneficiar, câți au fost realizați până la această dată și pe ce sectoare ale traseului?
3. La ce dată a fost depusă tema geotehnică de către proiectant, la ce dată a primit răspuns din partea beneficiarului și care a fost motivul intervalului scurs între cele două momente?
4. Ce sume au fost plătite până în prezent proiectantului din contractul semnat în februarie 2021, ce sume rămân de plată și ce penalități contractuale au fost aplicate pentru depășirea termenelor?
5. Câte acte adiționale de prelungire a termenelor au fost încheiate la acest contract, la ce date și pe ce motive?

6. După predarea studiului de fezabilitate, intenționează beneficiarul să continue contractul cu același proiectant pentru proiectul tehnic sau să organizeze o procedură separată de licitație pentru proiectare și execuție, și ce durată estimată are fiecare dintre aceste variante?
7. Care este sursa de finanțare identificată pentru execuția lucrărilor, defalcat pe secțiuni, în ipoteza în care contractarea are loc după anul 2029, și există un angajament asumat în documentele de programare pentru următorul cadru financiar multianual?
8. Care este estimarea actualizată a costului total al obiectivului, la prețurile anului 2026, în raport cu estimarea inițială de aproximativ 5,5 miliarde de euro fără taxa pe valoarea adăugată?
9. Care este calendarul asumat pentru centura Comarnic și pentru centura Bușteni–Azuga, cu precizarea stadiului documentațiilor, a surselor de finanțare și a termenelor de lansare a procedurilor de licitație pentru execuție?
10. Ce măsuri de fluidizare a traficului pe DN1 în zona Văii Prahovei au fost adoptate în ultimii trei ani și ce efect au avut acestea asupra timpilor de parcurs măsoarați în perioadele de vârf?
11. Ce evaluare a realizat ministerul privind capacitatea DN1 de a prelua traficul până la punerea în funcțiune a autostrăzii și ce se întâmplă în situația în care acest drum este blocat de un accident sau de condiții meteorologice severe, în absența unei rute alternative pentru localitățile de pe Valea Prahovei?

Solicite răspuns scris.

Cu mulțumiri,

Petre PUȘCAȘU, deputat în circumscripția electorală nr.31 Prahova