



Parlamentul României
Camera Deputaților
Grupul Parlamentar al Alianței pentru Unirea Românilor

Întrebare parlamentară

Către: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în atenția domnului ministru interimar Radu Miruță

De către: Deputat A.U.R., Cristina Emanuela Dascălu, circumscripția nr. 24 Iași

Obiectul întrebării: Calea ferată din județul Iași – între promisiunile de modernizare și realitatea trăită zilnic de călători

Stimate domnule ministru interimar,

Pentru mii de ieșeni, trenul reprezintă în continuare mijlocul de transport care face legătura dintre localitățile lor și municipiul Iași. Navetiștii din Podu Iloaiei, Lețcani, Târgu Frumos, Pașcani, Hârlău și localitățile aflate pe aceste trasee depind de un sistem feroviar care ar trebui să ofere siguranță, predictibilitate și condiții decente de călătorie.

Realitatea din teren este însă mult diferită de imaginea proiectelor prezentate în documentele ministerului.

Județul Iași dispune de o rețea feroviară cu rol strategic pentru mobilitatea regională. Magistrala care traversează municipiul Iași asigură conexiuni importante către Pașcani și Târgu Frumos, în timp ce linia Iași–Podu Iloaiei–Hârlău deservește localități importante din estul și nord-estul județului. Aceste linii ar trebui să reprezinte infrastructură de bază pentru naveta către municipiul Iași, pentru accesul la educație, servicii medicale și locuri de muncă și pentru dezvoltarea economică a localităților din județ.

În schimb, călătorii sunt confrunțați cu timpi mari de parcurs, întârzieri, restricții de viteză, material rulant învechit și diferențe evidente între condițiile promise și cele oferite efectiv în trenuri.

Situația este cu atât mai greu de justificat cu cât, în anul 2026, statul român continuă să aloce fonduri pentru modernizarea transportului feroviar. La Pașcani, spre exemplu, au fost anunțate investiții pentru modernizarea gării, iar în cadrul programelor finanțate prin PNRR au fost finalizate la Electroputere VFU Pașcani lucrările de modernizare a 42 de vagoane CFR Călători, dotate cu instalații de climatizare, sisteme de informare, prize, Wi-Fi, supraveghere video și toalete ecologice.

Problema este însă dacă aceste investiții ajung efectiv să schimbe experiența călătorului din județul Iași.

Un vagon modernizat nu poate compensa o infrastructură care obligă trenul să circule cu viteze reduse. O gară modernizată nu rezolvă problema unei călătorii în care pasagerul ajunge la destinație cu întârzieri repetate. Iar un program național de investiții în material rulant trebuie să se reflecte și în trenurile Regio utilizate zilnic de oamenii care fac naveta între Pașcani și Iași, Târgu Frumos și Iași, Podu Iloaiei și Iași sau Hârlău și Iași.

Într-o regiune în care transportul rutier este deja suprasolicitat, transportul feroviar poate reprezenta o alternativă reală pentru mii de cetățeni. Pentru ca acest lucru să se întâmple, infrastructura trebuie să permită trenurilor să circule într-un timp competitiv, iar materialul rulant trebuie să ofere condiții conforme cu prețul biletului plătit.

Ministerul Transporturilor trebuie să explice, prin urmare, care este situația reală a infrastructurii feroviare din județul Iași și când vor putea cetățenii beneficia de un transport feroviar demn de anul 2026.

Având în vedere cele prezentate, vă rog să răspundeți la următoarele întrebări:

1. Care este, la data de 17 august 2026, starea tehnică a infrastructurii feroviare de pe relațiile Iași–Pașcani, Iași–Târgu Frumos și Iași–Podu Iloaiei–Hârlău, cu indicarea sectoarelor pe care sunt instituite restricții de viteză?
2. Care sunt, pentru fiecare dintre aceste relații, vitezele maxime admise și vitezele efective de circulație, precum și care este timpul mediu de parcurs în prezent?
3. Câte restricții de viteză sunt active pe infrastructura feroviară din județul Iași, care este cauza fiecăreia și care este termenul estimat pentru eliminarea lor?

4. Ce investiții în infrastructura feroviară din județul Iași sunt finanțate sau planificate în perioada 2026–2030, care este valoarea fiecărui proiect, sursa de finanțare, stadiul fizic și financiar și termenul de finalizare?
5. Ce lucrări sunt programate pentru creșterea vitezei de circulație a trenurilor între Iași și Pașcani, respectiv între Iași și Hârlău, și care este calendarul concret de implementare?
6. Câte trenuri Regio care circulă în prezent pe relațiile Iași–Pașcani, Iași–Târgu Frumos și Iași–Hârlău sunt dotate cu instalații de climatizare funcționale și care este vârsta medie a materialului rulant utilizat pe aceste trasee?
7. Câte dintre cele 42 de vagoane modernizate la Electroputere VFU Pașcani sunt utilizate efectiv pe relații care deservește județul Iași și câte dintre acestea sunt alocate trenurilor Regio?
8. Care este numărul mediu de întârzieri înregistrate lunar în perioada ianuarie–iulie 2026 pentru trenurile care circulă pe relațiile Iași–Pașcani, Iași–Târgu Frumos și Iași–Hârlău și care sunt principalele cauze ale acestor întârzieri?
9. Are Ministerul Transporturilor un proiect concret pentru transformarea relațiilor Iași–Pașcani și Iași–Hârlău în conexiuni feroviare regionale rapide, adaptate navetei zilnice către municipiul Iași? Dacă da, vă rog să precizați proiectele, finanțarea și termenele.
10. Care este termenul realist la care Ministerul Transporturilor estimează că locuitorii din Pașcani, Târgu Frumos, Podu Iloaiei, Lețcani, Hârlău și localitățile deservite de aceste linii vor beneficia de trenuri moderne, climatizate, sigure și de timpi de parcurs competitivi către municipiul Iași?

Solicit răspuns în scris, în termenul prevăzut de lege.

Vă mulțumesc!

Cu deosebită considerație,

Prof. Univ. Dr. Cristina-Emanuela Dascălu,

Deputat în circumscripția electorală nr.24, Iași,

Vicepreședinte al Comisiei pentru Învățăământ din Camera Deputaților