1490d/09.09.2026

ROMÂNIA

SENAT

SENATUL ROMÂNIEI

ÎNTREBARE PARLAMENTARĂ

Adresată: Domnului Radu-Dinel MIRUȚĂ, ministru interimar al Transporturilor și Infrastructurii
De către: Senator Costache CHERTIF
Circumscripția electorală: nr. 26, Maramureș
Ședința din data de: 09.09.2026
Obiectul întrebării: *Posibilitatea reabilitării Viaductului Topolog și a repunerii în circuit feroviar a tronsonului Vâlcele-Bujoreni Vâlcea.*

Domnule ministru interimar,

Vă adresez prezenta întrebare în legătură cu situația unei infrastructuri feroviare deosebit de importante din punct de vedere tehnic, strategic și regional: tronsonul de cale ferată Vâlcele-Bujoreni Vâlcea, care leagă zona Vâlcele din județul Argeș de Bujoreni, județul Vâlcea.

Linia, cu o lungime de aproximativ 41,7 km, a fost construită în perioada 1979-1989 și include o serie de lucrări de artă feroviară de mare complexitate, între care Viaductul Topolog, tunelurile Gibei și Ploștina și numeroase alte viaducte și poduri.

Viaductul Topolog reprezintă una dintre cele mai impresionante construcții feroviare realizate în România. Potrivit informațiilor disponibile, acesta traversează râul Topolog și are aproximativ 1,4 km lungime, cu o înălțime de circa 50 de metri. Construcția sa a fost finalizată la sfârșitul anilor 1980, însă viaductul nu a fost introdus în exploatare efectivă și permanentă, fiind utilizat doar în cadrul unor probe ale liniei.

Situația este cu atât mai relevantă cu cât, potrivit informațiilor publicate în presa de specialitate și în presa locală, la momentul finalizării parțiale a proiectului, în 1989, o parte semnificativă a lucrărilor de infrastructură era deja realizată: tunelurile erau finalizate, terasamentele erau în mare parte executate, iar suprastructura feroviară era realizată într-un procent foarte ridicat. Ulterior, lipsa finanțării și degradările produse de trecerea timpului și de alunecările de teren au împiedicat finalizarea și punerea în exploatare a traseului.

Este de remarcat faptul că proiectul avea o importanță strategică evidentă, întrucât ar fi creat o legătură feroviară directă între zona Vâlcii și zona Argeșului și ar fi redus semnificativ distanțele feroviare dintre importante centre economice din Sudul și Centrul țării.

După mai multe decenii în care această infrastructură a rămas neutilizată, consider că este necesară o evaluare serioasă și fundamentată privind oportunitatea recuperării investiției existente, în locul abandonării definitive a unor lucrări de infrastructură realizate cu costuri considerabile.

Exprim părerea că, înainte ca o asemenea investiție istorică să fie abandonată definitiv, statul român trebuie să stabilească în mod transparent dacă infrastructura existentă poate fi recuperată și adaptată standardelor actuale. Viaductul Topolog și celelalte lucrări de artă de pe traseul Vâlcele-Bujoreni Vâlcea reprezintă nu doar o moștenire inginerească, ci și un posibil activ strategic pentru conectivitatea feroviară dintre județele Argeș și Vâlcea.

Având în vedere cele prezentate mai sus, vă rog respectuos să îmi comunicați:

1. Dacă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are, în prezent, în vedere realizarea unei expertize tehnice complete a Viaductului Topolog și a celorlalte lucrări de artă aferente tronsonului Vâlcele-Bujoreni Vâlcea, pentru a stabili gradul actual de conservare, siguranța structurală și posibilitatea reabilitării acestora.

2. Dacă există în cadrul ministerului, al CFR S.A. sau al altor instituții subordonate un studiu de oportunitate, studiu de fezabilitate, documentație tehnică ori o analiză economică recentă privind reluarea proiectului Vâlcele-Bujoreni Vâlcea și introducerea sa în circuitul feroviar.

3. Dacă ministerul consideră fezabilă, din punct de vedere tehnic și economic, reabilitarea Viaductului Topolog și refacerea infrastructurii feroviare de pe întregul tronson, inclusiv refacerea terasamentelor, a podurilor și viaductelor, a tunelurilor, a suprastructurii căii și a sistemelor de semnalizare și siguranță.

4. Care este, potrivit evaluărilor tehnice disponibile, valoarea estimată a investiției necesare pentru readucerea tronsonului la standardele tehnice actuale și pentru punerea sa în exploatare, precum și care ar fi durata estimată a lucrărilor.

5. Dacă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a analizat posibilitatea finanțării unei asemenea investiții prin fonduri europene, Programul Transport, fonduri de la bugetul de stat sau alte mecanisme de finanțare disponibile pentru infrastructura feroviară.

6. Dacă, având în vedere poziționarea strategică a tronsonului între valea Argeșului și valea Oltului, ministerul a realizat sau intenționează să realizeze o analiză cost-beneficiu privind redeschiderea acestei conexiuni feroviare, inclusiv din perspectiva transportului de călători, a transportului de marfă, a descongestionării căilor rutiere și a dezvoltării economice regionale.

7. Dacă există în prezent un calendar de acțiuni pentru evaluarea și eventuala reluare a proiectului și, în cazul unui răspuns afirmativ, care sunt etapele și termenele avute în vedere. În cazul în care reabilitarea integrală a tronsonului nu este considerată în acest moment fezabilă, vă rog să precizați care sunt impedimentele tehnice, juridice și financiare concrete pentru reluarea proiectului și dacă ministerul are în vedere soluții etapizate pentru recuperarea și valorificarea infrastructurii existente.

8. Dacă Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este dispus să inițieze, împreună cu CFR S.A., autoritățile administrației publice locale din județele Argeș și Vâlcea și reprezentanții comunităților locale, o analiză comună privind oportunitatea readucerii în circuit a acestei infrastructuri.

Orice alte informații tangente cu acest subiect sunt binevenite.

Vă rog să transmiteți răspunsul dumneavoastră în scris.

Cu respectul cuvenit,

Senator Costache CHERTIF,
Circumscripția nr. 26, Maramureș