

Analiza strategică a transportului public și mobilității în Regiunea Vest

2025 - 2034



CUPRINS

1. INTRODUCERE	3
1.1. Scopul și rolul documentației	3
1.2. Cadrul strategic și legislativ privind mobilitatea sustenabilă	3
1.2.1. Cadrul european	3
1.2.2. Cadrul național	4
1.2.3. Cadrul regional	4
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	6
2.1. Contextul demografic și socio-economic	6
2.2. Planurile de Mobilitate Urbane Durabile existente din cadrul Regiunii	12
2.3. Rețeaua de transport	14
2.3.1. Rețeaua rutieră	14
2.3.2. Rețeaua feroviară	16
2.3.3. Aeroporturi	18
2.3.4. Alte tipuri de transport	19
2.4. Transportul public în Regiunea Vest	19
2.4.1. Transportul public local și metropolitan	20
2.4.2. Transportul public județean	28
2.4.3. Transportul public interjudețean	31
2.4.4. Transportul feroviar	41
2.5. Sărăcia în transporturi în Regiunea Vest	44
2.6. Analiza cadrului legal și instituțional	46
3. EVALUAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LA NIVEL REGIONAL	49
3.1. Sursa datelor	49
3.2. Analiza conectivității localităților	50
4. ANALIZA SWOT A TRANSPORTULUI PUBLIC LA NIVELUL REGIUNII	55
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI PUBLIC REGIONAL ȘI DIRECȚII DE ACȚIUNE	59
5.1. Viziune de dezvoltare privind transportul durabil în Regiunea Vest	59
5.2. Direcții de dezvoltare și proiecte la nivel regional	60
5.3. Cadrul instituțional la nivel metropolitan și regional	71
5.4. Plan de măsuri	76
6. ANEXE	77
Anexa A - Cadrul strategic al Uniunii Europene	78
Anexa B - Cadrul strategic și legislativ din România	79
Anexa C - Cadrul strategic regional	80

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației

În Regiunea Vest, dinamica economică în creștere generează fluxuri de deplasare care depășesc granițele administrative ale localităților și evidențiază limitările unei abordări fragmentate a transportului public. În acest context, mobilitatea nu mai poate fi gestionată la nivel local, ci necesită coordonare și integrare la scară regională.

Analiza strategică a Transportului public și Mobilității în Regiunea Vest 2025–2034 răspunde provocărilor privind transportul public și definește un **cadru strategic comun** pentru județele Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș. Obiectivul major este de a dezvolta un **sistem de transport public regional**, integrat, accesibil și sustenabil. Documentul definește direcțiile pentru integrarea rețelelor inter și intrajudețene cu transportul local, promovează interoperabilitatea, predictibilitatea și creșterea atractivității transportului public.

Printr-o **viziune integrată**, transportul public regional devine un instrument strategic de dezvoltare teritorială, coeziune socială și tranziție către transport cu emisii reduse. Prin investiții coerente și în concordanță cu nevoile populației, se va consolida o guvernare regională unitară, capabilă să susțină un sistem de transport public eficient și orientat spre viitor.

1.2. Cadrul strategic și legislativ privind mobilitatea sustenabilă

1.2.1. Cadrul european

Mobilitatea sustenabilă este una dintre direcțiile fundamentale ale politicilor Uniunii Europene, fiind corelată direct cu **obiectivele privind neutralitatea climatică, coeziunea teritorială și funcționarea pieței unice**. În contextul creșterii continue a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de acest sector, Strategia UE pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă definește tranziția către **sisteme de transport curate, sigure și digitale**, promovând transportul public, intermodalitatea și utilizarea tehnologiilor inteligente.

Prin noul **Regulament TEN-T**, UE consolidează rolul nodurilor urbane, al **rețelelor regionale și al conectivității dintre orașe, zone metropolitane și regiuni**, recunoscând importanța legăturilor dintre mediul urban și cel rural. Mobilitatea nu mai este tratată izolat, ci ca parte a unui sistem integrat european.

Pactul Verde European oferă direcția strategică pentru **decarbonizarea transporturilor**, stabilind ținte clare pentru reducerea emisiilor și tranziția către vehicule nepoluante pentru atingerea neutralității climatice a EU până în 2050. **Transportul public, mobilitatea activă și electrificarea** sunt piloni centrali ai acestui proces, iar investițiile în infrastructură verde și digitală devin instrumente esențiale pentru atingerea obiectivelor climatice. În același timp, UE promovează o tranziție echitabilă și pune accent pe accesibilitate și incluziune, asigurând **drepturi egale pentru pasageri, integrarea persoanelor cu dizabilități și acces la servicii de mobilitate în zonele slab deservite**. Legislația aferentă cadrului strategic al UE se regăsește în Anexa A.

1.2.2. Cadrul național

România a integrat obiectivele europene privind mobilitatea durabilă în propriile strategii naționale, promovând **transportul public ca factor-cheie pentru dezvoltarea economică și socială**. Documentele strategice naționale promovează tranziția către transport nepoluant, digitalizarea serviciilor, creșterea siguranței rutiere, reducerea disparităților teritoriale și diminuarea impactului asupra mediului. Transportul public este considerat un **serviciu de interes economic general**.

Politicile naționale susțin corelarea planificării urbane cu mobilitatea, încurajează dezvoltarea rețelelor intermodale și stimulează **investițiile în transport public modern**, atât prin fonduri europene, cât și prin programe naționale.

În legislație sunt stabilite **principiile de organizare și funcționare ale serviciilor publice de transport** de persoane, punând accent pe **accesibilitate, continuitate, integrare și calitate**. Autoritățile publice au obligația de a asigura servicii eficiente și transparente, adaptate nevoilor reale ale comunităților. Este susținută dezvoltarea transportului metropolitan, integrarea tarifară, dispecerizarea centralizată și utilizarea sistemelor digitale pentru informarea călătorilor, creând premisele unui sistem regional coerent. Legislația aferentă cadrului strategic și legislativ național se regăsește în Anexa B.

1.2.3. Cadrul regional

Planul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Vest 2021–2027 stabilește o viziune de dezvoltare în care mobilitatea este un factor esențial al creșterii

economice, al coeziunii teritoriale și al accesului echitabil la servicii publice. Conform documentului *"la orizontul anului 2030, Regiunea Vest este o referință națională pentru modelul de dezvoltare inovativ, sustenabil și incluziv, bazat pe creștere economică susținută datorată promovării inovării, digitalizării și creativității la toate nivelurile și pe o dezvoltare teritorială echilibrată, care asigură tuturor acces echitabil la servicii publice moderne, educație și oportunități"*.

Mobilitatea are un rol central și este corelată cu obiectivele privind **dezvoltarea teritorială echilibrată, creșterea accesibilității regionale și tranziția către un model de dezvoltare durabilă**. Sunt urmărite în principal creșterea accesibilității regionale, **conectarea comunităților la rețelele majore de transport** și susținerea mobilității zilnice a populației pentru conectarea comunităților urbane și rurale, reducerea disparităților intraregionale și facilitarea mobilității forței de muncă.

Planul prevede realizarea de investiții în rețelele de transport și modernizarea infrastructurii existente. O măsură-cheie este **înființarea unui Sistem de Transport inter și intrajudețean**, integrat, menit să faciliteze mobilitatea intraregională a forței de muncă, să asigure conectivitatea cu centrele economice și să ofere o alternativă viabilă la transportul cu autoturismul personal.

Mobilitatea este una dintre componentele-cheie ale **Programului Regional Vest 2021–2027**, fiind sprijinită prin intervenții dedicate **dezvoltării mobilității urbane sustenabile și creșterii accesibilității regionale**, cu accent pe **reducerea emisiilor, creșterea siguranței și îmbunătățirea conectivității teritoriale**. Programul susține investiții integrate în transportul public, infrastructura de interes județean și legăturile cu rețeaua TEN-T, contribuind la tranziția verde și la dezvoltarea echilibrată a regiunii.

Aceste intervenții sunt completate de măsuri privind descongestionarea traficului în jurul municipiilor reședință de județ, în vederea reducerii poluării aerului, precum și de propunerea de **înființare a unui Sistem de Transport inter și intrajudețean**, integrat, conceput ca o **platformă regională de coordonare a serviciilor de transport public**, care să asigure continuitatea deplasărilor între județe, corelarea orarelor și tarifelor, integrarea cu transportul local și metropolitan și utilizarea unor sisteme digitale comune de informare și e-ticketing. Acest sistem este esențial pentru facilitarea mobilității intraregionale a forței de muncă, pentru îmbunătățirea conectivității cu centrele economice și atracțiile turistice și pentru oferirea unei alternative reale la transportul cu autoturismul personal.

Documentul **Proiecții strategice pentru sectorul transporturi în Regiunea Vest** propune mobilitatea ca pilon fundamental al dezvoltării regionale și accentuează

necesitatea **dezvoltării infrastructurii de transport la nivel regional și a nodurilor de transport**, precum și a **reducerii disparităților intraregionale privind calitatea și siguranța serviciilor de transport**. Prin aceste direcții, mobilitatea devine un mecanism de conectare a comunităților, de susținere a pieței muncii și de integrare a regiunii în rețelele naționale și europene, contribuind la crearea unui sistem de transport mai echilibrat, mai sigur și mai competitiv. Cadrului strategic regional se regăsește în Anexa C.

2. Analiza situației Existente

2.1. Contextul demografic și socio-economic

Regiunea de dezvoltare Vest este una dintre cele 8 regiuni administrative ale României (NUTS II), situată în partea de vest a țării, la granița cu Ungaria și Republica Serbia. Regiunea Vest este alcătuită din 4 județe: Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș, având o suprafață totală de 32.042 km². Regiunea Vest este traversată de cele 2 coridoare prioritare europene de transport care traversează România: Rin-Dunăre și Marea Baltică-M. Neagră-M. Egee (fig. 1). De asemenea, în regiune este localizat singurul port la Dunăre: Portul Moldova Veche.

Conform organizării administrative a teritoriului României, în Regiunea Vest sunt **42 de orașe**, din care **12 municipii, 281 comune și 1.327 sate**. Cel mai mare și mai important oraș al regiunii este **Municipiul Timișoara**, care este, și cel de-al patrulea oraș al României după numărul de locuitori, după capitala București, Iași și Cluj-Napoca.

Regiunea Vest este cea mai urbanizată regiune din România după regiunea București-Ilfov. 60% din populația urbană este concentrată în cele 42 orașe. În regiune predomină orașele mici, sub 20.000 locuitori. Lipsește o categorie consistentă de orașe, cele de dimensiune mijlocie: între 20.000 și 50.000 locuitori.



Fig. 1 – Localizarea Regiunii Vest în Europa și axele TEN-T care traversează România

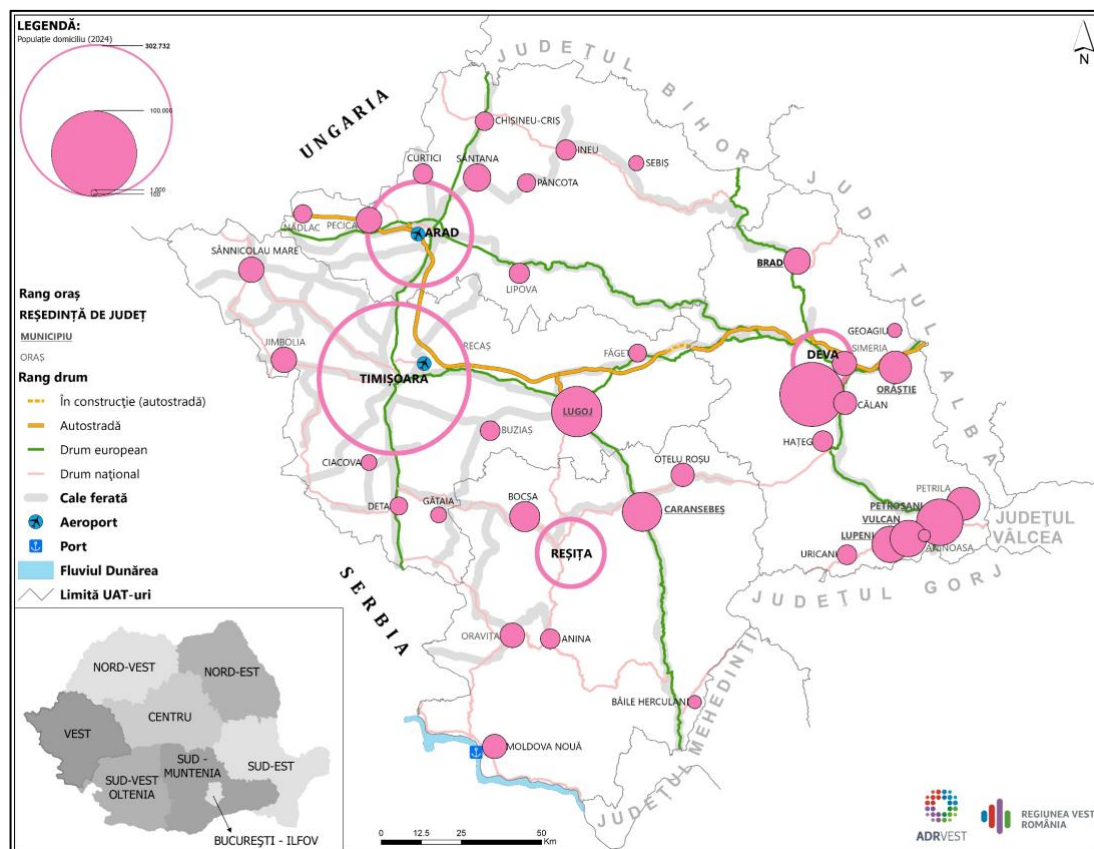


Fig. 2 – Orașele Regiunii Vest

Conform ultimelor date statistice, în anul 2024, populația Regiunii Vest era de **1.946.219 locuitori**, (8,9% din total), fiind regiunea cu populația cea mai mică din România.

Regiunea Vest se află într-un declin demografic accentuat. În perioada 2011-2024, populația a scăzut cu -4,3%, scăderea fiind mult mai accentuată decât cea de la nivel național: -2,8% (tabelul 1). Scăderea se datorează județelor Caraș-Severin, Hunedoara și Arad, unde de ani de zile se menține un trend descent semnificativ. În județele Hunedoara și Arad, scăderea în perioada 2011-2024 a fost de patru ori mai mare comparativ cu nivelul național (tabel 1).

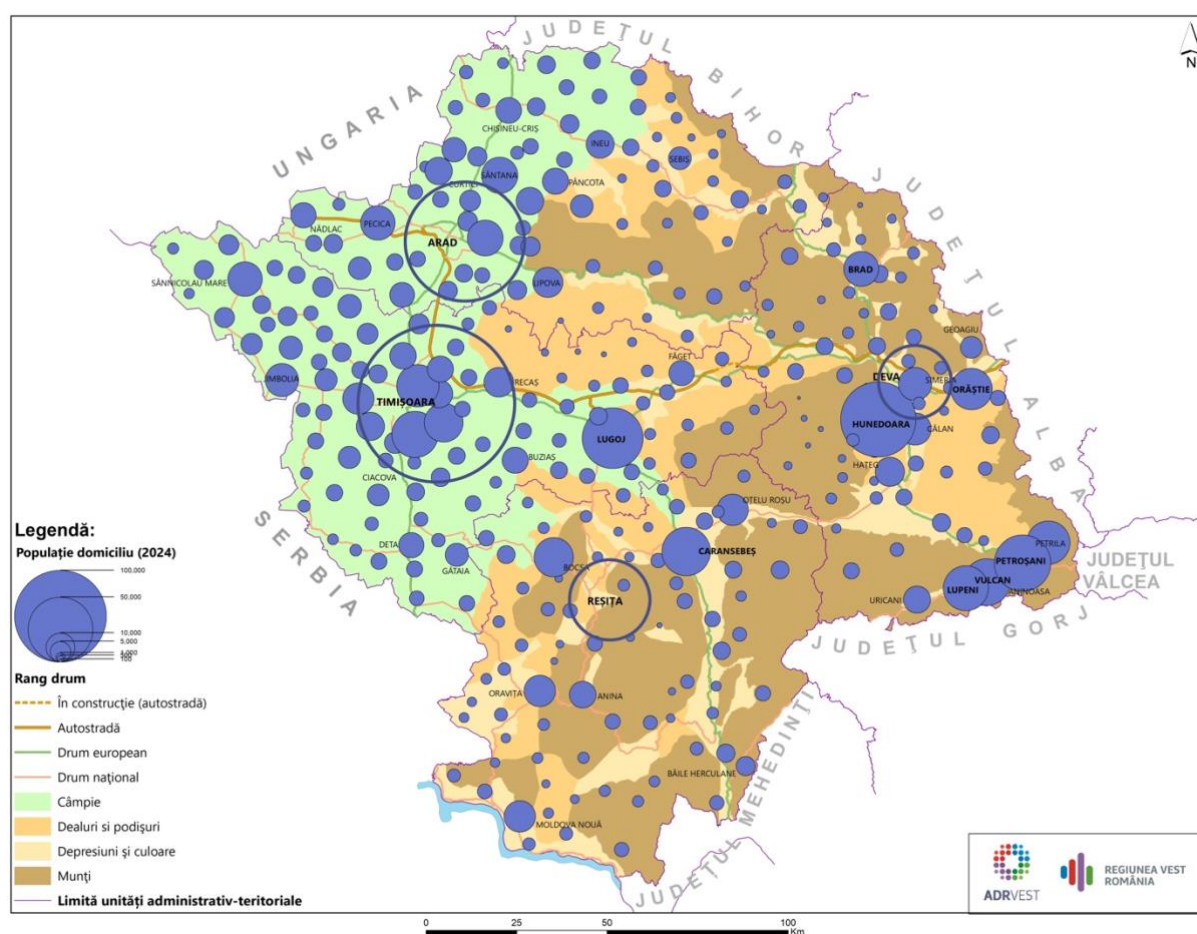


Fig. 3 – Populația Regiunii Vest, la nivel de UAT (2024)

Declinul demografic, coroborat cu rata scăzută a populației cu studii superioare și cu migrația forței de muncă tinere a determinat clasificarea regiunii noastre de către CE ca fiind ”într-o capcană a dezvoltării”¹, alături de alte 46 regiuni din UE, cu

¹ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS, Harnessing talent in Europe's regions, 2023

implicații majore asupra viitorului forței de muncă regionale. Numărul emigranților plecați se situează în jur de o treime din totalul forței de muncă. Proportia persoanelor cu studii superioare care emigrează este foarte mare, peste 50% (Canada, Elveția, Regatul Unit).

Tabelul 1 – Populația Regiunii Vest

	Populație 2011	Populație 2024	Evoluție 2011-2024
ROMÂNIA	22.480.599	21.849.217	-2,8%
Regiunea VEST	2.042.854	1.955.346	-4,3%
Arad	480.473	460.634	-4,1%
Caraș-Severin	341.789	300.931	-11,95%
Hunedoara	489.548	431.005	-11,96%
Timiș	731.044	762.776	4,3%

(Sursa: INS-TEMPO ONLINE POP107A, calculele autorilor)

Sub aspect teritorial, **cele mai mari creșteri ale populației s-au înregistrat aproape exclusiv în localitățile din jurul orașelor mari** (Timișoara și Arad) (fig. 3).

Această dinamică reflectă procese accentuate de **suburbanizare**, generate de atractivitatea economică a orașelor mari, de extinderea pieței muncii și de căutarea unor condiții de locuire mai favorabile. Concentrarea creșterii demografice în aceste zone exercită presiuni semnificative asupra capacității administrative și tehnice a autorităților locale, având implicații majore asupra furnizării serviciilor publice de calitate, precum utilitățile edilitare, infrastructura de transport și mobilitate precum și amenajarea spațiilor pentru petrecerea timpului liber.

În contrast, cele mai accentuate scăderi ale populației se manifestă în zonele rurale sau periferice deja depopulate, afectate de restrângerea sau dispariția activităților economice tradiționale. În aceste areale, declinul demografic este determinat în principal de diminuarea oportunităților economice, de migrația populației active către centrele urbane sau către exterior și de procesul de îmbătrânire demografică, fenomene care se amplifică și contribuie la accentuarea dezechilibrelor teritoriale.

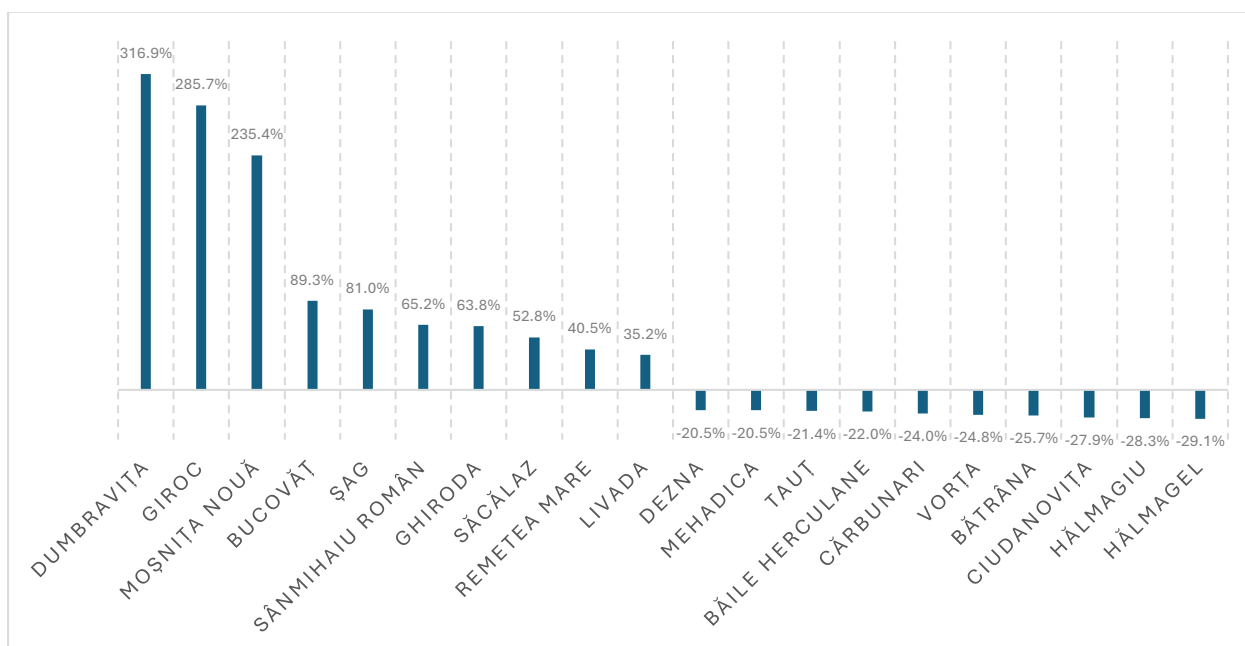


Fig. 4 – Topul localităților din Regiunea Vest cu cele mai mari creșteri respectiv cele mai mari scăderi ale populației în perioada 2011-2024

(Sursa: INS-TEMPO ONLINE POP107A, calculele autorilor)

Regiunea „Vest” face parte din categoria **regiunilor mai puțin dezvoltate** în contextul tipologiei utilizate la nivelul UE. În anul 2023 PIB-ul/capita era situat la 78% din media UE 27, la egalitate cu media națională (fig. 5). Dacă această tendință de creștere se va menține, regiunea va fi reclasificată ca regiune în tranziție, fiind cea mai dezvoltată regiune după capitală.

Este însă o regiune cu diferențe semnificative între județele și localitățile componente. PIB-ul regional este realizat preponderent de județul Timiș (fig. 4). **3 din cele 4 județe componente ale Regiunii sunt mult sub media de 75% a PIB în SPC pe cap de locuitor** (fig. 5). Diferența dintre județul Timiș (cel mai bogat) și Caraș-Severin (cel mai sărac) este de **40 puncte procentuale**. Mai mult de **60% din populația regiunii** locuiește în zone sub media de 75% PIB/locuitor. În plus, Regiunea Vest include unul dintre cele 6 județe din România (**județul Hunedoara**) clasificate ca fiind grav afectate socio-economic de închiderea sau transformarea activităților economice dominante (minerit, industria siderurgică) și tranziția către o economie neutră climatic, prin urmare județul a fost inclus în **Mecanismul de Tranziție Justă**.

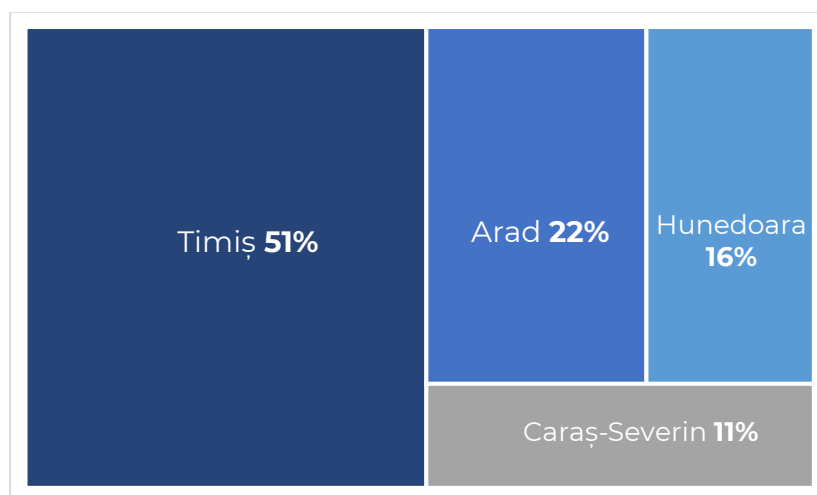


Fig. 5 – Ponderea PIB-ului, pe județe, în anul 2023

(Sursa: EUROSTAT, nama_10r_3gdp, calculele autorilor)

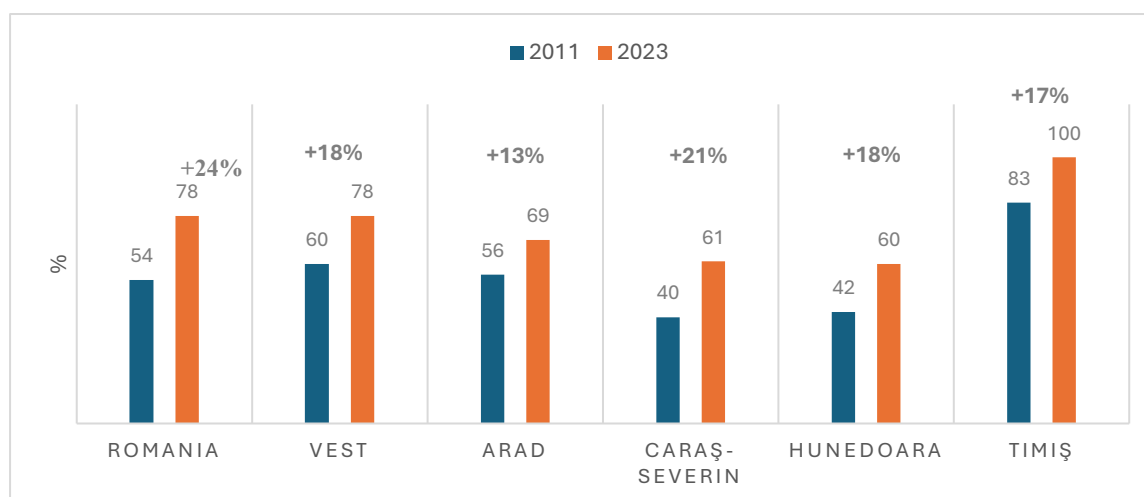


Fig. 6 – Evoluția PIB-ului, ca pondere din media UE27 (=100%), în anii 2011 și

2023 (Sursa: EUROSTAT, nama_10r_3gdp, calculele autorilor)

Diferențele de dezvoltare la nivel intra-regional se explică, în mare măsură, și prin **distribuția inegală a investițiilor străine directe**, care sunt concentrate preponderent în județul Timiș (fig. 6). Acesta a atras aproximativ 5,7 miliarde de euro, reprezentând 68% din totalul investițiilor străine directe la nivel regional, ceea ce îi conferă un avantaj competitiv semnificativ în ceea ce privește dinamica economică, nivelul ocupării forței de muncă, dezvoltarea infrastructurii și capacitatea de inovare. În contrast, celelalte județe ale regiunii beneficiază de un volum mult mai redus de investiții, fapt ce contribuie la accentuarea disparităților economice și sociale în interiorul regiunii.

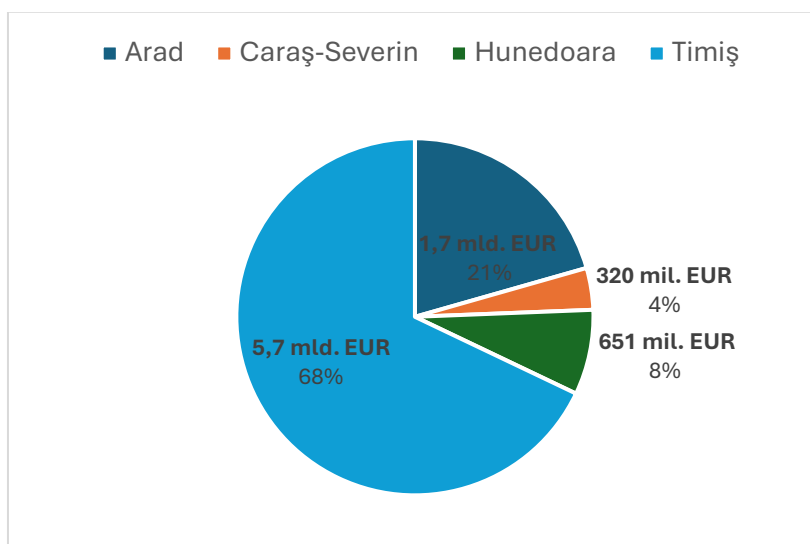


Fig. 7 – Investițiile străine directe, în anul 2024

(Sursa: BNR, calculele autorilor)

2.2. Planurile de Mobilitate Urbane Durabile existente din cadrul Regiunii

Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) – reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând principiul transparenței și al evaluării continue, conform Legii nr. 155/2023 privind Mobilitatea Urbană Durabilă.

Începând cu 1 ianuarie 2026, elaborarea PMUD este obligatorie pentru toate Municipiile fiind realizat de către UAT inițiatoare, însă poate fi realizat și pentru teritoriul UAT aflate în zona periurbană sau metropolitană, după caz.

Noul cadru UE pentru Mobilitatea Urbană, publicat de Comisia Europeană în anul 2021 pune accent atât pe dezvoltarea serviciilor de transport public atractive susținute de o abordare multimodală și digitalizare, cât și pe mobilitatea activă: mersul pe jos, cu bicicleta și micromobilitatea. Se pune accent de asemenea pe o abordare consolidată în cadrul Nodurilor TEN-T din punct de vedere al transportului pasagerilor și al mărfurilor.

Proiectele de mobilitate urbană rezultate în urma acestor planuri vor trebui să aibă în vedere în special **îmbunătățirea calității aerului** și **diminuarea zgomotului/poluării fonice**.

În cadrul Regiunii, majoritatea UAT-urilor au elaborat prima generație de PMUD în perioada de programare 2014-2020, aliniindu-se la politicile europene privind

mobilitatea urbană durabilă. Astfel, în urma acestor documente, prin POR 2014-2020, s-au finanțat proiecte cu investiții atât în sistemele de transport public urban precum: sisteme de transport public cu tramvaiul, autobuze electrice, hibride, sisteme e-ticketing, monitorizare flote, cât și de mobilitate urbană activă: piste de biciclete, zone pietonale, etc.

În prezent, majoritatea UAT-urilor au elaborat sau și-au actualizat PMUD pentru a fi valabile în perioada de programare 2021-2027 pentru a continua dezvoltarea proiectelor în domeniul mobilității urbane sustenabile. Din cele 42 de municipii și orașe din cadrul regiunii, 32 au elaborat PMUD.

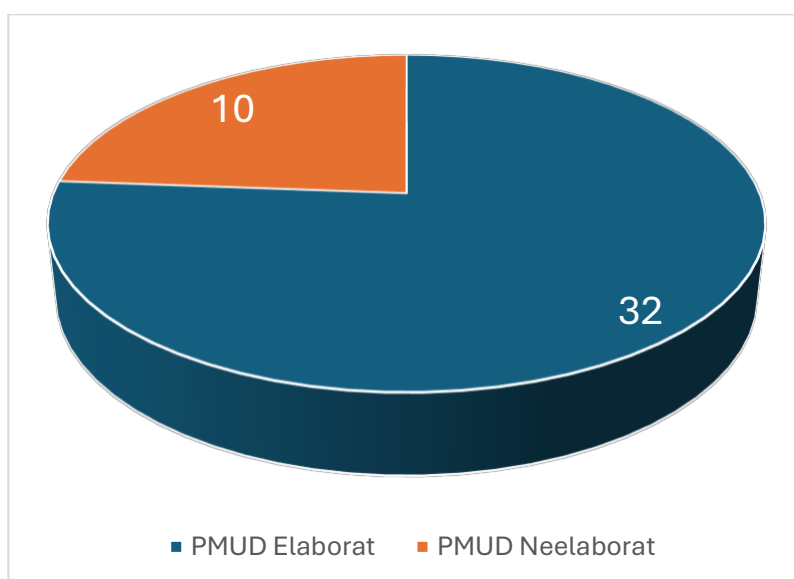


Fig. 8 – Localități care au elaborat PMUD în termen de valabilitate până în 2027

În total, la nivelul Regiunii Vest sunt elaborate **28 PMUD-uri** în termen de valabilitate până în 2027 astfel:

- **2 PMUD-uri** elaborate care includ **zone periurbane**:
 - **PMUD Timișoara**, care include **Municipiul Timișoara** și **15 comune** din zona periurbană: Giroc, Săcălaz, Dumbrăvița, Giarmata, Moșnița Nouă, Sânmihaiu Român, Sânmăndrei, Ghiroda, Orțișoara, Șag, Dudeștii Noi, Becicherecu Mic, Pișchia, Remetea Mare și Bucovăț.
 - **PMUD Valea Jiului**, care include 6 localități: Municipiile Petroșani, Lupeni, Vulcan și orașele Aninoasa, Uricani și Petrila.
- **25 PMUD-uri** elaborate **individual** de pe raza localităților respective.
- **1 PMUD** elaborat la nivelul întregului **județ Hunedoara**.

Majoritatea PMUD-urilor propun pentru localitățile respective atât intervenții în dezvoltarea, sau înființarea după caz, a **sistemelor de transport public local**, inclusiv a **elementelor de digitalizare** precum ITS, e-ticketing, etc, precum și dezvoltarea **stațiilor și nodurilor intermodale** în vederea asigurării conexiunilor facile cu celelalte moduri de transport public.

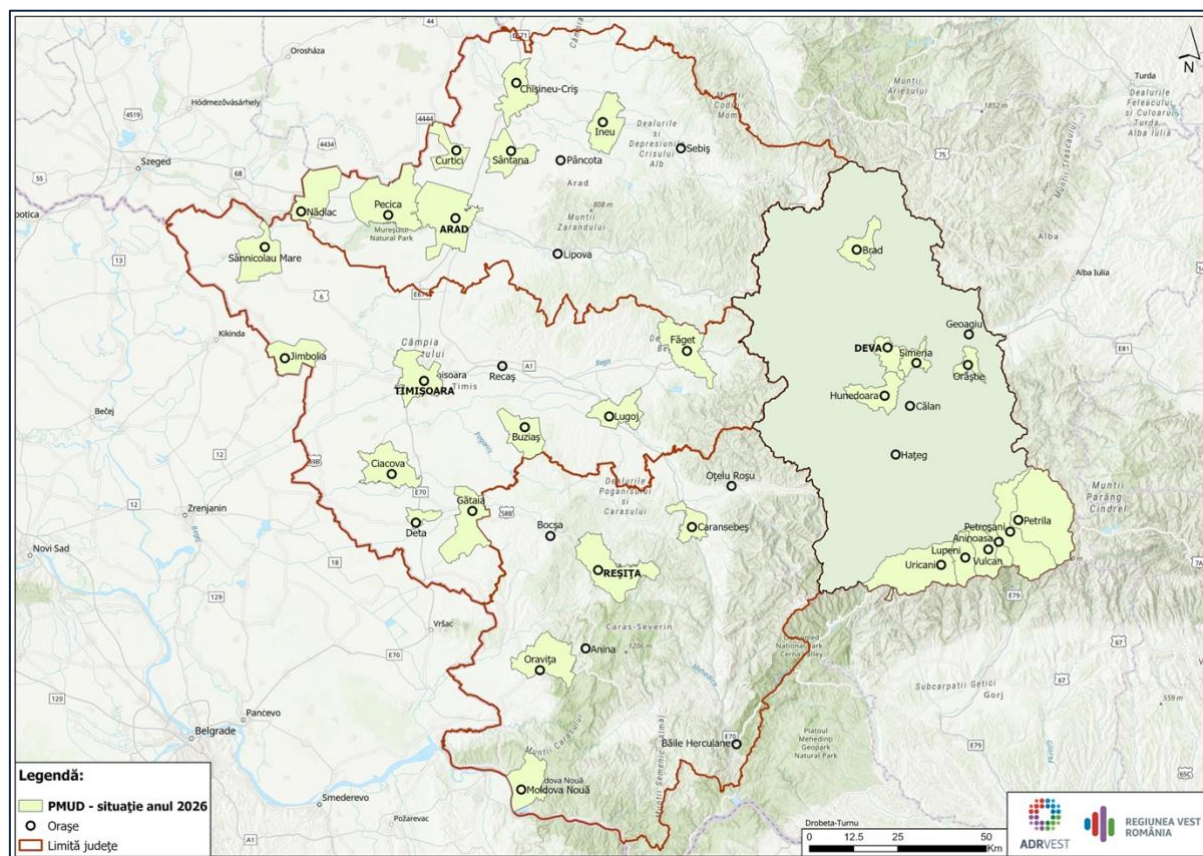


Fig. 9 – Zonele acoperite de PMUD-uri, la care se adaugă județul Hunedoara

2.3. Rețeaua de transport

2.3.1. Rețeaua rutieră

În anul 2024, drumurile publice totalizau **10.914 km**, adică 13% din totalul național. Densitatea drumurilor era de 34,1 km la 100 km², valoare inferioară mediei naționale de 36,4 km la 100 km². În pofida unei densități mai reduse a rețelei rutiere, regiunea înregistra o pondere superioară a drumurilor publice modernizate (58%) față de nivelul național (52%).

Infrastructura rutieră regională este aglomerată, slab dezvoltată și insuficient conectată la rețeaua TEN-T și nu există un transport intra și interjudețean care să faciliteze o mobilitate și o conectivitate crescute la nivel regional. Astfel, este îngreunată mobilitatea sigură, accesibilă și rapidă a persoanelor și a traficului de

mărfuri în condiții facile în termeni de timp și siguranță, fapt ce împiedică o dezvoltare teritorială echilibrată. În afară de investițiile în infrastructura rutieră, conectivitatea poate fi asigurată și prin optimizarea și echilibrarea sistemului de transport de persoane la nivelul Regiunii Vest.

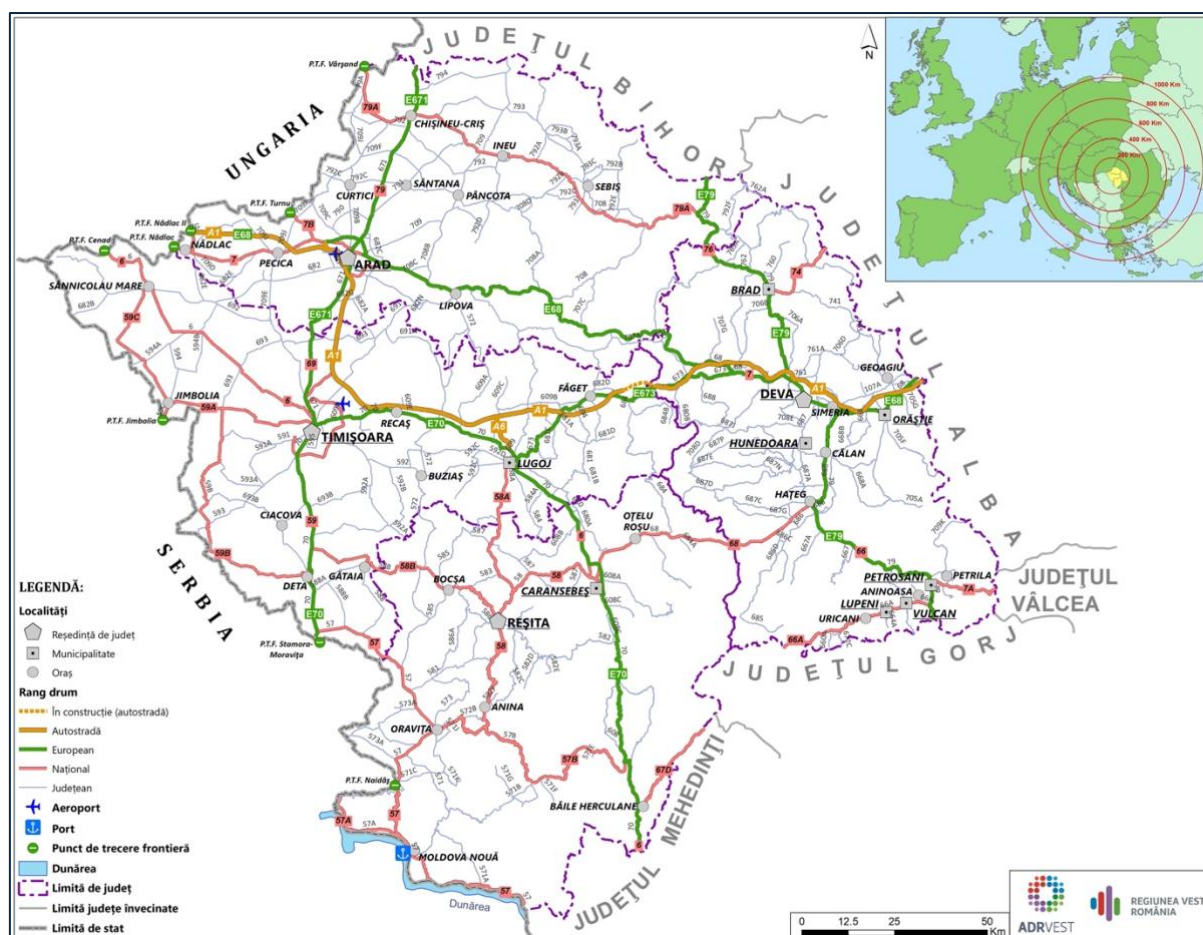


Fig. 10 – Infrastructura de transport rutier din Regiunea Vest

La nivelul Regiunii Vest, în cadrul programelor cu finanțare europeană gestionate de către ADR Vest, au fost modernizați sau sunt în curs de modernizare un număr de aproximativ 500 km de Infrastructură rutieră de interes județean, ce facilitează conectivitatea la rețeaua TEN-T.

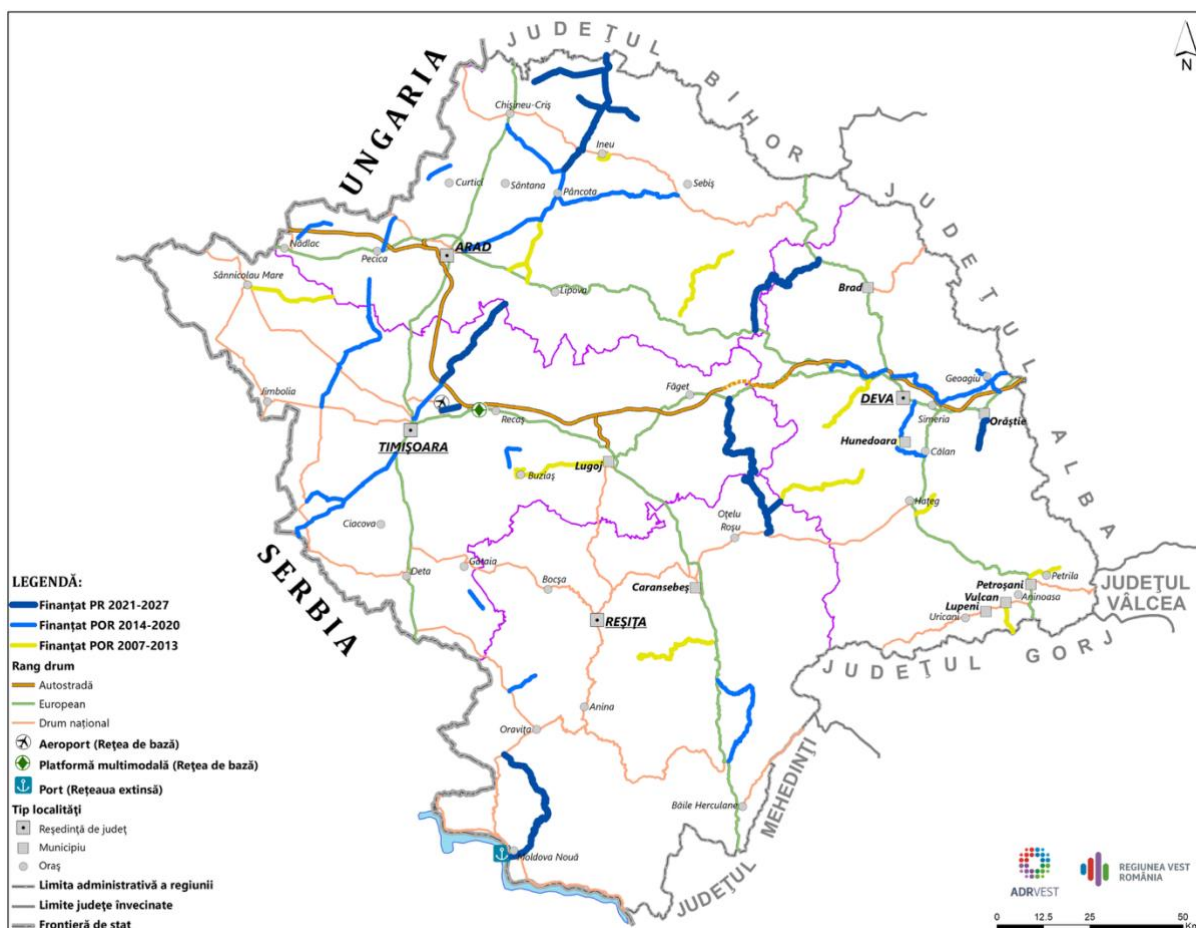


Fig. 11 – Harta drumurilor județene din Regiunea Vest modernizate prin programele europene gestionate de ADR Vest

2.3.2. Rețeaua feroviară

Cu o lungime a liniilor de cale ferată de **1.922 km** în anul 2024, Regiunea Vest rămâne, ca și în anii precedenți, regiunea cu cea mai extinsă rețea feroviară din România, concentrând 18% din totalul rețelei naționale, după regiunea București-Ilfov. **Mai multe trasee feroviare din regiune sunt în conservare** (închise traficului de persoane sau sunt utilizate doar pentru traficul de mărfuri) **sau în pericol de închidere**, datorită **competitivității reduse** cauzate de **lipsa investițiilor în infrastructura învechită** (cale de rulare, stații și vehicule), precum și de frecvența redusă a curselor. Pe termen mediu și lung, închiderea rutelor feroviare va avea un impact negativ pentru localitățile rurale mici, prin **accentuarea izolării teritoriale**. În zona periurbană, traseele feroviare prezintă un potențial semnificativ pentru modernizarea și dezvoltarea transportului metropolitan, cu toate acestea, progresele realizate până în prezent sunt limitate.

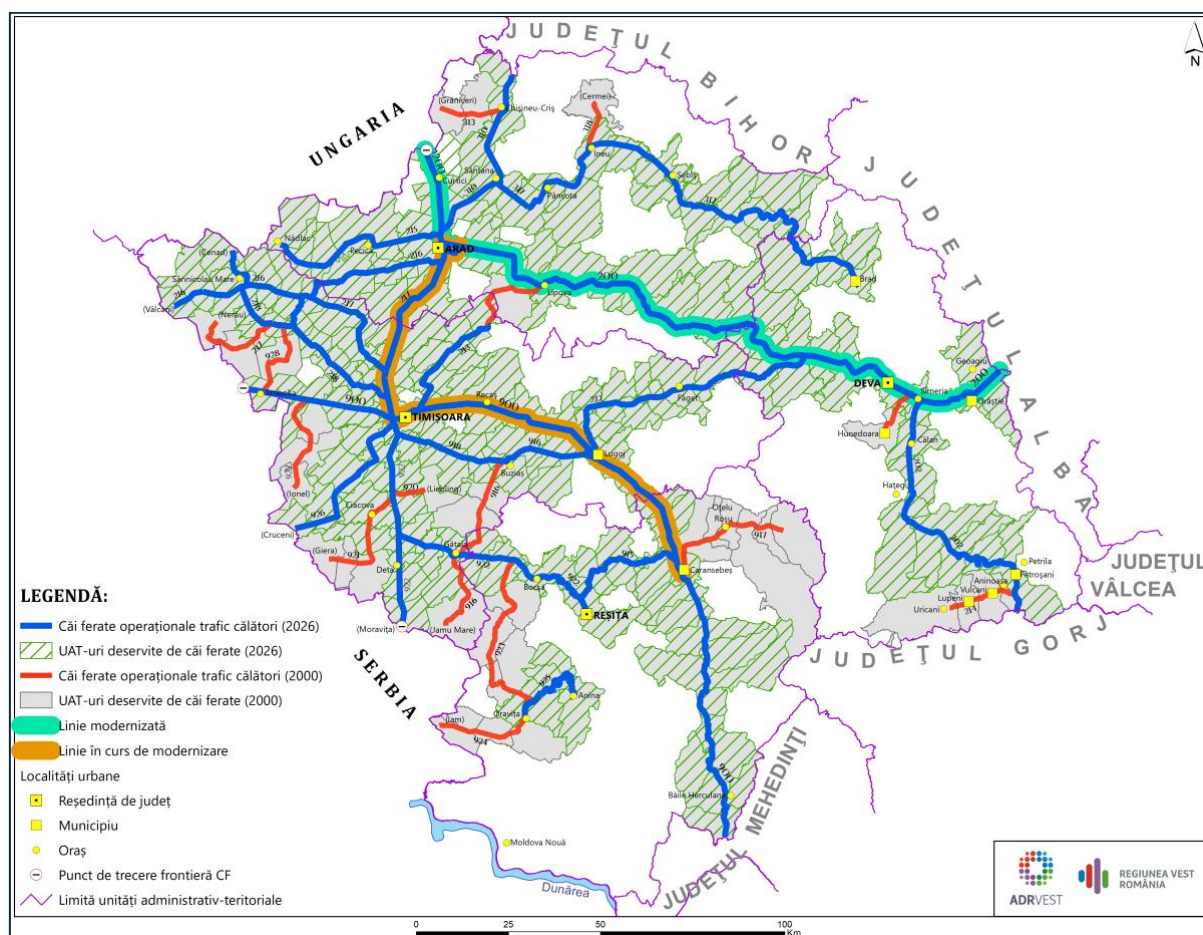


Fig. 12 – Accesibilitatea în regiune față de căile ferate

Magistralele principale care traversează regiunea și care fac parte din coridoarele TEN-T: Curtici – Arad – Deva – Orăștie, respectiv, Arad – Timișoara – Lugoj – Caransebeș, sunt în curs de modernizare prin proiecte derulate în cadrul Programelor de Transport cu finanțare europeană prin Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF). Prin aceste lucrări se urmărește circulația trenurilor de călători cu viteze de până la 160 km/h, respectiv a trenurilor de marfă cu viteze de până la 120 km/h, precum și operaționalizarea sistemelor de management și semnalizare la standardele europene. De asemenea, în prezent se află în pregătire documentația pentru licitație a execuției pentru modernizarea și electrificarea liniei Timișoara – Stamora Moravița, care asigură legătura cu Republica Serbia.

Pe aceste magistrale feroviare amintite, sunt în curs de modernizare și stațiile CFR aferente, în scopul de a crește atractivitatea utilizării transportului în comun cu trenul. În schimb, stațiile care deservesc comunele și satele sunt poziționate de regulă la marginea comunităților și nu au asigurată conectivitatea cu transportul public local sau prin piste de biciclete.

2.3.3. Aeroporturi

Regiunea Vest dispune de **2 aeroporturi internaționale**: Aeroportul Internațional „Traian Vuia” Timișoara, al patrulea aeroport ca mărime din România și Aeroportul Internațional Arad, specializat cu precădere pe transportul de marfă și zboruri charter. Aeroportul Timișoara oferă destinații spre marile capitale europene precum Londra, Paris, Madrid sau Roma.



Fig. 13 – Destinațiile aeroportului Timișoara

Pe lângă cele două aeroporturi precizate anterior, în regiune mai există Aeroportul Caransebeș, dar care în prezent nu este utilizat de către cursele publice.

Aeroportul Internațional „Traian Vuia” din Timișoara este conectat la rețeaua de transport public local a Municipiului Timișoara, iar Aeroportul Internațional Arad este insuficient conectat la sistemul de transport public local. Asigurarea unor conexiuni regionale permanente a transportului public pentru aeroportul din

Timișoara și sezoniere pe durata zborurilor charter din Arad, ar putea contribui la creșterea atractivității utilizării transportului public regional pentru transferul către zboruri.

2.3.4. Alte tipuri de transport

Transportul fluvial se desfășoară pe Dunărea Fluvială (Baziaș-Brăila), iar în regiunea Vest pe tronsonul Baziaș-Cozla, unde pot circula nave de tonaj mediu, asigurându-se un pescaj de peste 2 m. 23,3 % din porturile interioare ale României se regăsesc pe acest tronson: Baziaș, Moldova Veche, Moldova Nouă, Drencova.

Cea mai importantă perspectivă de dezvoltare o are portul Moldova Nouă, care face parte și din rețeaua extinsă TEN-T. Portul dispune, în prezent, de cheuri și platforme ce deservește atât traficul industrial cât și cel de pasageri din zonă. Moldova Nouă are și cel mai modern terminal de pasageri la Dunăre. Din păcate, legăturile rutiere și pe calea ferată nu avantajează portul, fiind necesare investiții în acest sens. Lipsa conectivității adecvate a infrastructurii la portul Moldova Nouă de pe Dunăre din Regiunea Vest se translatează într-un nivel scăzut de dezvoltare socio-economică a zonei adiacente Dunării.

2.4. Transportul public în Regiunea Vest

Sectorul transporturi este considerat principala sursă de poluare și congestie în orașe, afectând în mod semnificativ sănătatea populației. La nivelul regiunii se remarcă o utilizare prioritară a transportului cu autoturismul personal, în defavoarea mijloacelor de transport prietenoase cu mediul.

Principalele probleme ale transportului public sunt legate de trasee de transport public slab planificate, lipsa de predictibilitate, viteza redusă de deplasare, confort redus pentru călători.

Planificarea dezvoltării rețelelor de transport de persoane pentru facilitarea mobilității necesită o abordare regională, în contextul în care numeroase deplasări se desfășoară în afara limitelor administrative ale unui oraș sau județ. Acest sistem va conduce la creșterea nivelului de competitivitate a transportului public de călători intra și interjudețean, astfel încât acesta să devină o alternativă atractivă în raport cu varianta transportului rutier individual.

Numărul actual de stații de încărcare și alimentare poate acoperi nevoile existente ale transportului public, însă pentru stimularea electromobilității, alături de

materialul rulant verde, sunt necesare intervenții pentru dezvoltarea unor noi stații de încărcare.

Siguranța rutieră reprezintă o provocare, în condițiile în care, drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute ca fiind cel mai periculos tip de drum, cu medii de risc mult mai mari decât autostrăzile sau drumuri expres. Ținând cont și de tendințele de creștere ale gradului de motorizare, există un risc ridicat de sporire a numărului de accidente rutiere în anii următori dacă nu se iau măsuri preventive de creștere a siguranței rutiere pe drumurile publice.

Creșterea gradului de motorizare din ultimii ani, suprapusă pe intervențiile reduse la nivelul infrastructurii fizice, a condus la degradarea calității vieții în marile orașe din Regiunea Vest prin apariția congestiei traficului și intensificării poluării atmosferice și fonice.

Este necesară creșterea conectivității și accesibilității în și din Regiunea Vest, a siguranței deplasărilor, precum și descongestionarea și fluidizarea traficului în marile aglomerări urbane.

2.4.1. Transportul public local și metropolitan

În regiune, transportul public local are o istorie îndelungată cu origini în secolul al XIX-lea. În Timișoara și Arad s-au înființat primele linii de tramvai trase de cai din România (1869), iar la Arad s-a înființat în 1908 Societatea de transport cu autobuzele, societate care a fost prima de acest fel de pe teritoriul național.

Așadar, primele rețele de transport public s-au dezvoltat preponderent în centrele urbane de dimensiuni mari (Timișoara, Arad), dar, în ultimii ani, prin intermediul fondurilor europene, s-a îmbunătățit considerabil transportul local și în localitățile urbane mai mici prin înființarea de noi societăți de transport urban cât și prin **modernizarea și extinderea infrastructurii** (linii de tramvai și troleibuz), **achiziționarea de material rulant** (tramvaie, autobuze, stații de încărcare și alimentare), modernizarea și construirea de stații noi precum și dezvoltarea de sisteme inteligente de transport, e-ticketing și management de trafic. Exemple în acest sens sunt: A.D.I. pentru transport public zonal (Green Line) în Valea Jiului, PRIM TRANSPREST Hunedoara, Transport Public Local Deva, ș.a. Alte sisteme de transport public urmează să fie implementate în mun. Brad (printr-un proiect PNRR s-au achiziționat autobuze electrice și stații de încărcare pentru acestea), orașul Buziaș (proiect PNRR) și orașul Anina (proiect PNRR).

Jumătate din cele 42 de localități urbane din regiune au sistem propriu de transport public sau au investiții în derulare pentru introducerea lui.

Transport public electric există în Timișoara (tramvai și troleibuz), Arad (tramvai), iar din luna decembrie 2024 Reșița a reintrodus sistemul de transport cu tramvaiul.

Lungimea rețelilor de tramvai la nivelul regiunii este de **197,5 km**, ceea ce reprezintă 24% din totalul național. De asemenea, există proiecte în implementare și în curs de finalizare care urmăresc achiziția și utilizarea de autobuze electrice la Timișoara, Reșița, Deva, Lupeni, Pecica, Sântana.

De asemenea, de-a lungul celor 6 municipii și orașe din Valea Jiului, în luna Decembrie 2025 a fost introdus un sistem de transport public integrat cu autobuze electrice „Green Line” Valea Jiului.



Fig. 14 – Reabilitarea bulevardului Cetății și achiziția de tramvaie noi la Timișoara (primul rând); achiziția de tramvaie noi la Arad (al doilea rând)



Fig. 15 – Reintroducerea infrastructurii de tramvaie și achiziția de autobuze în Reșița (stânga) și proiectul Green Line Valea Jiului (dreapta)

În ultimii 10 ani, prin programele regionale au fost finanțate investiții importante pentru dezvoltarea mobilității publice locale. În această perioadă, suma aproximativă investită prin programele regionale pentru mobilitate (inclusiv piste de biciclete) a fost de 500 mil EUR.

Tabelul 2 – Mijloace de transport public achiziționate și linii de tramvai construite sau modernizate prin programele europene gestionate de ADR Vest

Indicator	u.m.	POR 2014-2020	PR Vest 2021-2027	TOTAL
Autobuze achiziționate	buc	154	59	213
Troleibuze achiziționate	buc	0	10	10
Tramvaie achiziționate	buc	55	30	85
Km cale simplă linie tramvai	Km	26.20	18.30	44.50

Sursa: ADR Vest

În total, 20 orașe au un sistem de transport public urban de călători sau sunt conectate în asociații de dezvoltare intercomunitară pentru transport. Alte centre urbane precum Deta sau Buziaș investesc în prezent pentru introducerea acestuia (proiecte PNRR).



Fig. 16 – Mijloace de transport public achiziționate în Regiunea Vest

În fiecare județ funcționează câte o asociație de **dezvoltare intercomunitară (ADI) pentru transport**, iar UAT-urile membre pot dezvolta în comun proiecte de finanțare.

Timișoara, Arad și Reșița sunt singurele centre urbane din regiune care dețin infrastructuri de transport cu tramvaiul electric², la nivel național existând doar 10 orașe cu astfel de sisteme.³ După numărul de călători cu tramvaiul⁴, Timișoara a ocupat locul II iar Aradul locul VI. Sistemul de tramvai din Reșița a ocupat ultimul loc, dar investițiile recente au potențialul de a crește numărul de călători.

O particularitate a municipiului Timișoara este funcționarea serviciului de transport public regulat pe apă începând cu anul 2018, realizat cu 7 ambarcațiuni, având 9 stații de îmbarcare/debarcare, amenajate pe o lungime de aproximativ 8 km de-a

² Desființat în anul 2011, Reșița a reintrodus acest tip de transport în anul 2024

³ S-au desființat sistemele de tramvai din Brașov, Sibiu, Constanța și Botoșani

⁴ Date pentru anul 2024

lungul canalului. Anual, în medie, aproximativ 150.000 mii de persoane utilizează transportul public pe apă. Transportul public pe canalul Bega reprezintă o componentă mai ecologică a mobilității urbane multimodale, conectând puncte-cheie ale orașului.

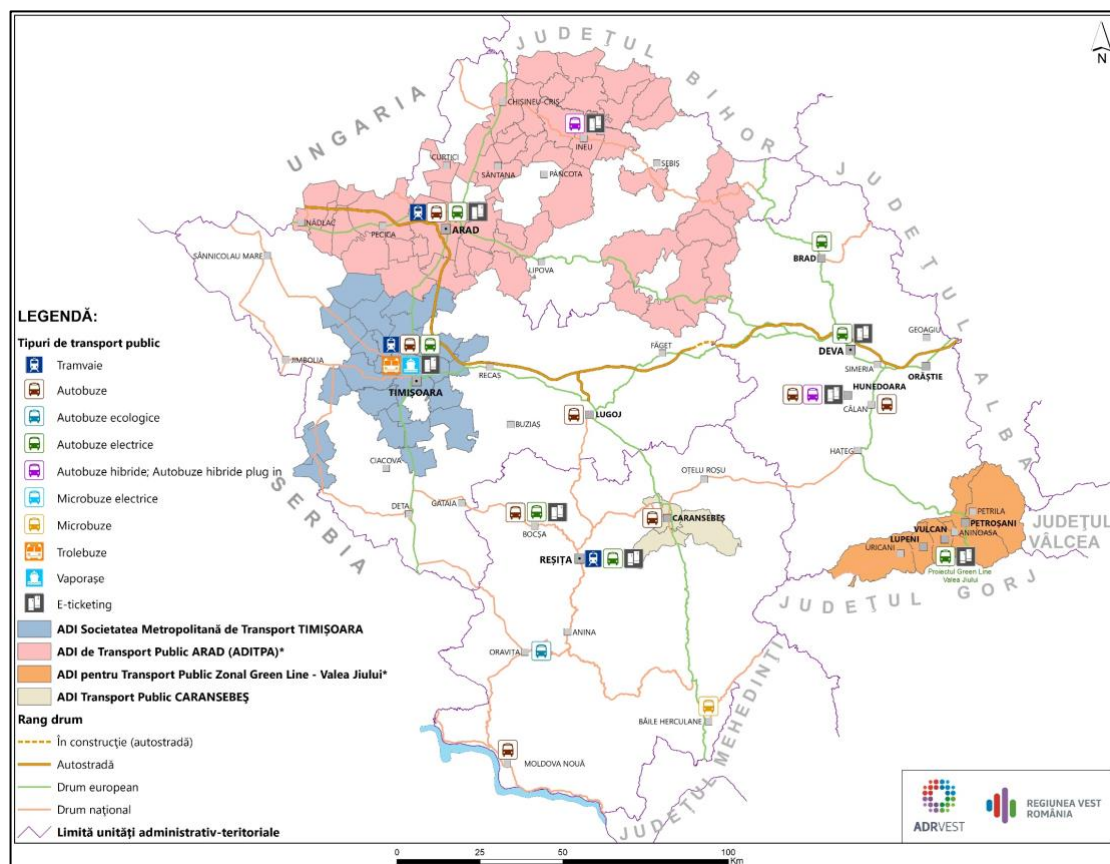


Fig. 17 – Transportul public local în Regiunea Vest



Fig. 18 – Transport public local naval în Timișoara

Sursa: stpt.ro

La nivel regional, mun. Timișoara înglobează 84,7% din totalul călătoriilor cu tramvai și 100% din totalul călătoriilor cu troleibuze. În Arad, valorile călătoriilor cu tramvaiul au cunoscut un declin accentuat comparativ cu începutul anilor 2000, dar există potențial de atragere a mai multor călători având în vedere reabilitarea mai multor tronsoane de linii și achizițiile de material rulant nou.

Tabel 3 – Ponderea călătoriilor cu transportul în comun (2024)

JUDEȚ	Pasageri - tramvaie	Pasageri - autobuze și microbuze	Pasageri - troleibuze
Arad	15,1%	0,7%	:
Caras-Severin	0,2%	9,2%	:
Hunedoara	0	3,2%	:
Timiș	84,7%	86,9%	100%
TOTAL	100%	100%	100%

Sursa: INS-TEMPO ONLINE, prelucrările autorului

Transportul public metropolitan se concentrează preponderent în jurul celor două centre urbane majore ale regiunii – municipiile Timișoara și Arad. Acești poli urbani reprezintă nucleele principale de atracție pentru fluxurile de navetism și deplasările cotidiene din zona metropolitană. Pentru a identifica principalele destinații ale transportului metropolitan, precum și pentru a analiza frecvența curselor, au fost consultate graficele de circulație disponibile pe website-urile Societății de Transport Public Timișoara (STPT) și Companiei de Transport Public Arad (CTP).

Pe baza acestor informații, s-a constatat că aproximativ 39% din populația regiunii are acces la servicii de transport public în zona metropolitană, ceea ce evidențiază o acoperire relativ bună a rețelei, însă cu posibilități de extindere. Un aspect pozitiv remarcat este acela că rutele metropolitane nu se limitează la zonele periurbane apropiate, ci reușesc să conecteze și localități situate la distanțe mai mari, precum cele din nordul județului Arad sau vestul județului Timiș.

Totuși, analiza frecvenței indică o relație invers proporțională dintre distanța parcursă și numărul de curse disponibile: pe măsură ce distanța față de municipiile Timișoara și Arad crește, frecvența mijloacelor de transport scade. Această caracteristică reflectă orientarea predominant funcțională a transportului metropolitan, care este adaptat în special nevoilor navetiștilor. În general, rutele de lung parcurs sunt sincronizate cu programele de muncă și școlare, asigurând

mobilitatea zilnică a persoanelor care se deplasează între localitățile din jur și centrele urbane principale.

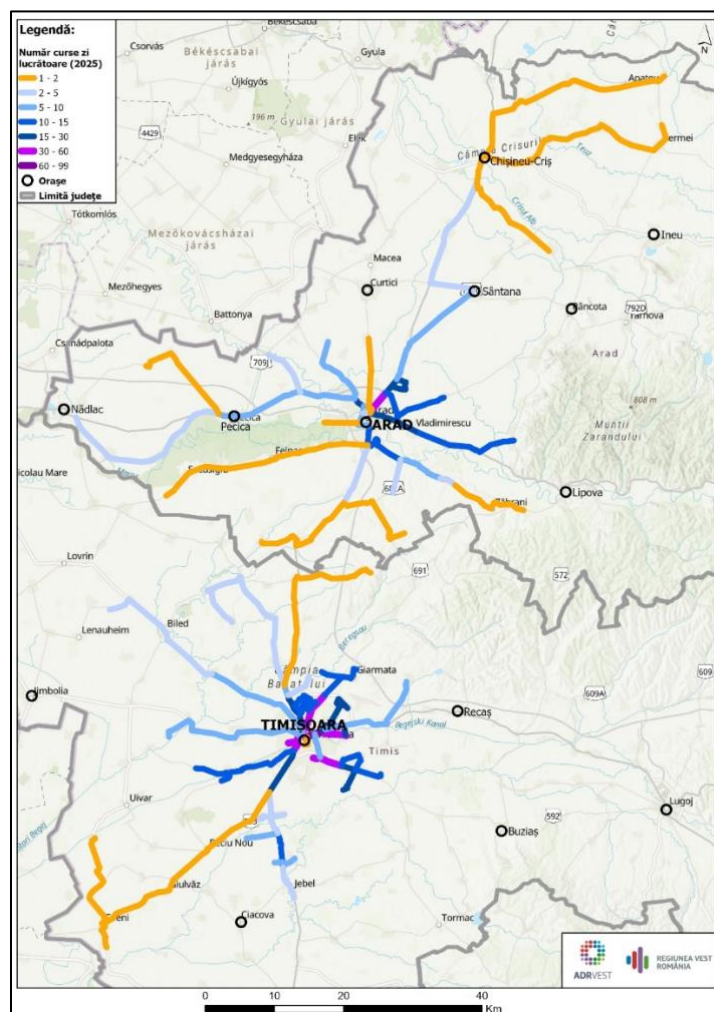


Fig. 18 – Frecvența transportului public metropolitan în zona Timișoara-Arad

În jurul municipiului Timișoara, cele mai frecvente curse sunt cu localitățile Ghironda (71 curse/zi lucrătoare), Dumbrăvița (42 curse/zi lucrătoare), Giarmata-Vii (21 curse/zi lucrătoare), Urseni (16 curse/zi lucrătoare) și Moșnița Nouă (15 curse/zi lucrătoare), acestea fiind localități din imediata proximitate a municipiului, indicând dinamica demografică și economică pozitivă acestor zonelor rezidențiale în expansiune, preferate de populația activă care lucrează în Timișoara.

La polul opus, cele mai reduse frecvențe de circulație se înregistrează pe rutele care leagă Timișoara de localitățile Otelec, Carani și Seceani, unde sunt disponibile doar câte două curse pe zi lucrătoare. Aceste direcții periferice, situate la distanțe mai mari de municipiu și cu o densitate mai scăzută a populației, indică o cerere limitată

pentru transportul public regulat, ceea ce determină o ofertă de servicii mai restrânsă.

Comparativ cu Timișoara, frecvența curselor din jurul municipiului Arad este semnificativ mai redusă, ceea ce evidențiază un grad mai scăzut de integrare a rețelei metropolitane de transport. Cele mai importante legături se realizează către localitățile Livada și Sânleani (22 curse/zi lucrătoare), urmate de rute spre localitățile Vladimirescu, Ghioroc (13 curse/zi lucrătoare) și Horia (12 curse/zi lucrătoare). Aceste localități funcționează ca principale noduri de navetism pentru populația care se deplasează zilnic spre Arad, în special în scopuri de muncă și educație.

Un element distinctiv al rețelei de transport metropolitan din jurul Aradului îl constituie existența tramvaiului electric interurban, care asigură conexiunea cu arealul denumit Podgoria Aradului. Această rută reprezintă un exemplu relevant de transport public sustenabil, contribuind la reducerea traficului rutier și la creșterea conectivității regionale într-un mod ecologic și eficient. Cu toate acestea, starea căii de rulare a acestei linii este în stare avansată de degradare și necesită investiții majore pentru reabilitare.

Un alt exemplu de transport metropolitan ecologic în jurul Timișoarei îl reprezintă rutele spre Ghiroda și Dumbrăvița, deservite de troleibuze. Deși Timișoara este conectată la o rețea vastă de căi ferate, actuala rețea susține conexiunile aflate la peste 30 km distanță, nu și comunele limitrofe dezvoltate recent. Mai mult de atât, gările sau haltele din aceste localități sunt localizate în afara zonelor mai dens construite, ceea ce limitează accesul navetiștilor. Acest aspect este valabil și în Timișoara unde cele două gări principale (Gara de Nord și Gara de Est) sunt amplasate la marginea zonei pericentrale. Totuși, combinarea mersului cu bicicleta cu trenul ar putea sprijini funcționalitatea unor servicii de tren metropolitan.

Între principalele centre urbane ale regiunii (Timișoara, Arad, Reșița și Deva) lipsește un transport integrat care să asigure conectivitatea mai bună a acestor orașe. Dezvoltarea unui sistem de transport inter-județean integrat între aceste orașe ar genera beneficii semnificative la nivel economic, social, teritorial și de mediu:

- mobilitatea mai bună a forței de muncă ar permite firmelor acces la o piață extinsă de competențe și ar facilita relocarea investițiilor. Un transport rapid și predictibil ar face fezabil navetismul inter-județean deoarece Timișoara și

Arad ar putea absorbi forță de muncă din zonele cu deficit de locuri de muncă (de ex. Reșița).

- dezvoltarea unui transport integrat ar îmbunătăți accesul populației la servicii medicale de nivel superior care sunt concentrate în Timișoara.
- un sistem de transport coerent susține un model de dezvoltare policentric, evitând supra-aglomerarea Timișoarei și depopularea orașelor secundare.

2.4.2. Transportul public județean

Transportul public județean realizează legătura între două sau mai multe localități din cadrul aceluiași județ și este gestionat de către fiecare Consiliu Județean în parte dintre cele 4 județe ale regiunii Vest. Acesta este complementar transportului local și metropolitan oferind legături între localitatea polarizatoare și zonele periferice ale județelor.

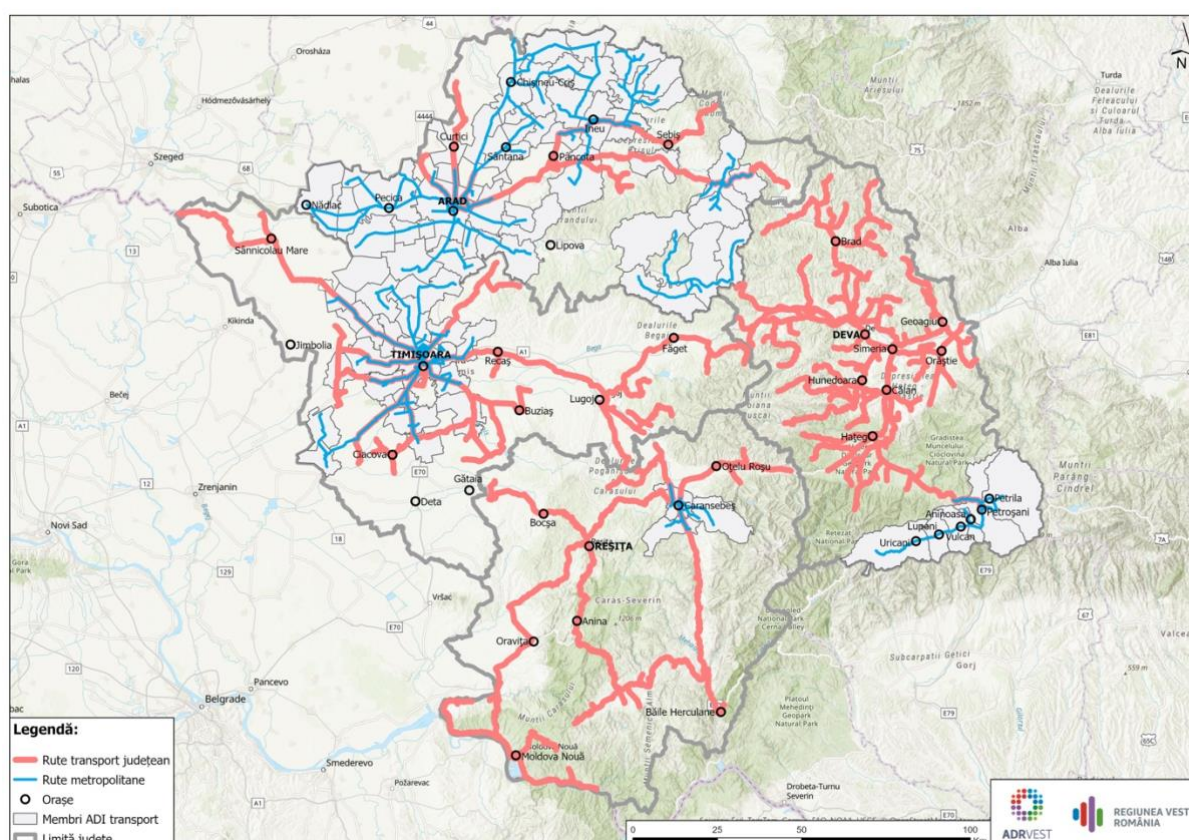


Fig. 19 – Suprapunerea transportului public județean (roșu) cu transportul public metropolitan (albastru) în ianuarie 2026

Față de transportul public local și metropolitan, unde operarea se realizează de către operatorii de transport public în baza delegării serviciului de către Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitare sau localitățile de sine stătătoare, în cazul transportului județean, operarea este realizată de către operatori privați care obțin licențele de trasee în baza unor proceduri competitive organizate de Autoritățile de transport public din cadrul Consiliilor Județene.

Transportul se realizează cu microbuze și autobuze deținute de către operatori și nu există o integrare privind dispecerizarea sau aplicarea politicilor tarifare unitare la nivel de județ. De asemenea, responsabilitatea asigurării unei flote de vehicule corespunzătoare revine fiecărui operator privat, care își asigură dezvoltarea funcției de strategie proprie de dezvoltare. În general, flota este învechită fapt care reduce atractivitatea utilizării acestui tip de transport public.

Situația sistemelor de transport public județean se regăsește în tabelul următor:

Tabel 4 – Situația transportului județean în județele regiunii Vest la nivelul anului 2025

Nr.crt.	Județul	Nr. Operatori	Nr. Vehicule (microbuze/autobuze)	Nr. trasee
1.	Arad	1	42	8
2.	Caras Severin	7	35	24
3.	Hunedoara	10	120	49
4.	Timiș	10	48	30
	TOTAL	28	245	111

Sursa: Programele de transport public județean

Chiar dacă traseele atribuite asigură conectivitate teritorială în interiorul județelor respective pe căile de comunicație principale și secundare, majoritatea satisfac nevoile transportului pentru navetiști, respectiv, pentru transportul elevilor dimineața și după-masa la ore. Frecvențele mai ridicate sunt în jurul marilor orașe, precum **Arad-Zimandu Nou** (18 curse/zi lucrătoare), **Timișoara – Giroc** (32 curse/zi lucrătoare), **Deva – Simeria** (32 curse/zi lucrătoare), **Caransebeș – Oțelu Roșu** (16 curse/zi lucrătoare).

Datorită faptului că deservirea traseelor se realizează strict în interiorul județelor, legăturile între anumite puncte de interes aflate între două județe diferite nu pot fi coordonate de către Autoritățile publice locale, de exemplu Lugoj – Caransebeș, Oțelu Roșu – Hațeg, etc.

De asemenea, pentru călători există doar informații sumare legate de orarele și graficele de circulație, de regulă pe site-urile operatorilor de transport public. Pe site-urile celor patru consilii județene sunt publicate ultimele variante de program de transport județean aprobate.

Pentru potențialii pasageri poate fi dificilă obținerea acestor informații precum graficele de circulație, stațiile intermediare, locațiile stațiilor de transport public, prețul biletelor sau alte facilități tarifare.

Există o tendință în jurul Municipiilor Reședință de Județ sau a Municipiilor de a dezvolta sau extinde transportul public local în zona periurbană în locul serviciilor de transport public județean. În acest sens, au fost extinse sau create Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) în vederea gestionării serviciilor de transport public.

Față de ADI-urile existente (ADI Transport Public Arad și Societatea Metropolitană de Transport Timișoara - SMTT), la finalul anului 2025 au fost operaționalizate serviciile de transport public ale Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Caransebeș și „Green Line” Valea Jiului care au preluat o parte din traseele de transport public județean. Există de asemenea în regiune intenții de dezvoltare și a altor Asociații de Dezvoltare Intercomunitare, de exemplu Municipiul Reșița, Municipiul Brad și altele, în care să fie operaționalizate Serviciile de transport public local în zonele periurbane.

Dezvoltarea acestor servicii de transport public gestionate de către ADI-urile de Transport public aduc o serie de avantaje față de transportul public județean, cum ar fi:

- Planificarea mai eficientă a traseelor de transport public ținând cont și de nevoile locale;
- Aplicarea unei politici tarifare integrate și posibilitatea prevederii de facilități pentru anumite categorii de pasageri în condițiile prevederilor legale;
- Posibilitatea informării în timp real a pasagerilor prin integrarea în sistemele de e-ticketing, urmărirea flotei și, după caz, ITS;
- Dispecerizarea integrată și eficientizarea utilizării flotei de transport public;
- Posibilitatea implicării autorităților publice în dezvoltarea proiectelor de investiții în modernizarea flotelor și a componentelor sistemului de transport public.

Totodată, la nivel regional, înființarea unui sistem de transport inter-județean integrat ar oferi posibilitatea unei planificări eficiente a traseelor care conectează puncte de interes din județe diferite, eliminând constrângerea legată de necesitatea operării serviciului de transport public strict în interiorul unui județ.

2.4.3. Transportul public interjudețean

Transportul public interjudețean rutier, conform legislației naționale, este transportul care se realizează pe teritoriul a cel puțin două județe diferite, cu excepția transportului între Municipiul București și Județul Ilfov.

Pentru traseele care le deservește, operatorii de transport solicită licențe de la Autoritatea Rutieră Română prin intermediul aplicației „*Rețeaua de Mobilitate Rutieră Națională*”.

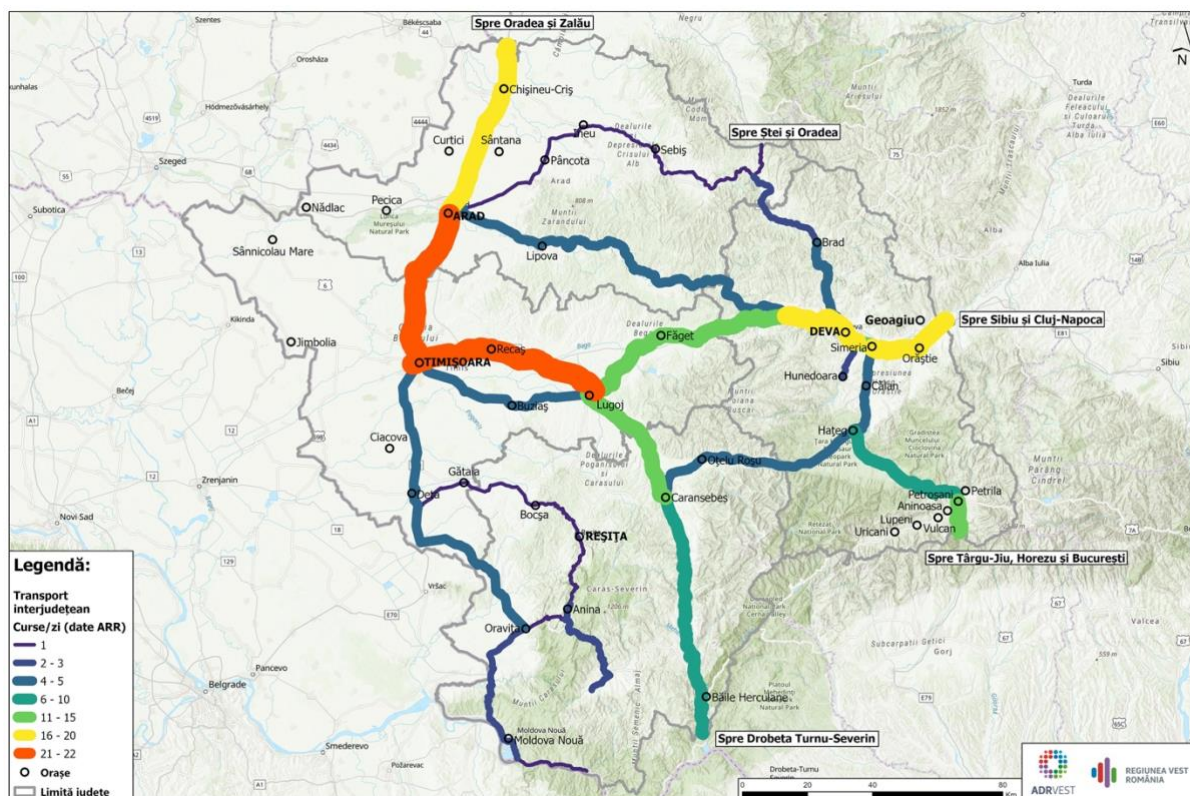


Fig. 20 – Rutele de transport interjudețean pe teritoriul Regiunii Vest Ianuarie 2026

Sursa: ARR.

Pe teritoriul Regiunii Vest sunt prestate curse interjudețene de către **27** de operatori care dețin un număr de **70 de licențe** valabile în luna Martie 2026.

Tabel 5 – Operatori cu Licențe valabile pe teritoriul Regiunii Vest în luna Martie 2026

Nr. Crt.	Operator	Județ Operator	Număr Licențe	Destinații principale
1	ALFA STAR IMPEX SRL	Caraș-Severin	5	Timișoara – Reșița – Dalboșeț Timișoara – Oravița – Dalboșeț Timișoara – Oravița – Moldova Nouă - Coronini

2	AMOPOP SRL	Botoșani	1	Timișoara - Botoșani
3	AUTO TRUST CORPORATION SRL	Cluj	1	Brad – Cluj Napoca
4	CDI TRANSPORT INTERN SI INTERNATIONAL SRL FILIALA ORADEA	Bihor	10	Deva - Oradea Timișoara - Brad Timișoara - Baia Mare Timișoara - Deva Timișoara - Oradea
5	CORNUL PREST S.R.L.	Hunedoara	3	Hunedoara – Cluj - Napoca
6	DIKEL TOUR SRL	Vâlcea	1	Deva - Râmnicu Vâlcea
7	DUCATO TRANS S.R.L	Hunedoara	2	Timișoara - Brad Timișoara - Hunedoara
8	DUDA TRANS SRL	Mureș	1	Timișoara - Târgu Mureș
9	EXPRES TRANSPORT SA	Gorj	4	Târgu Jiu - Petroșani - Cluj-Napoca Timișoara - Târgu Jiu Arad - Târgu Jiu
10	FANY PRESTARI SERVICII SRL	Cluj	2	Timișoara - Bistrița
11	GEGI SRL	Galați	2	Timișoara - Constanța Timișoara - Iași
12	INTERNOVUM GRUP SRL	Timiș	3	Timișoara - Iași Timișoara - București Timișoara - Huși
13	IZVORAS SRL	Iași	2	Iași - Hunedoara
14	LOLI SERV TRANS SRL	Caraș-Severin	1	Timișoara - Berzasca
15	MANU TRANS S.R.L.	Hunedoara	2	Timișoara - Hunedoara Timișoara - Deva
16	NECTAR BALACI & CO SRL	Mehedinți	1	Timișoara - Drobeta Turnu Severin
17	NICKTRANS SRL	Suceava	1	Brad - Suceava
18	NORMANDIA SERVICE SRL	Vâlcea	9	Petroșani - București Timișoara - București Timișoara - Târgu Jiu Târgu Jiu - Petroșani - Cluj-Napoca Timișoara - Horezu

19	OBADA TRANS SRL	Vâlcea	1	Timișoara - Horezu
20	REAL REISE-TRANSPORT SRL	Mehedinți	6	Timișoara - Drobeta Turnu Severin
21	SDN RENTAL SOLUTIONS SRL	Neamț	1	Timișoara – Cluj-Napoca
22	TABITA TOUR SRL	Bistrița-Năsăud	4	Arad - Iași Arad - București
23	TRANS POLOSAM SRL	Iași	2	Deva - Iași
24	TRANSBUS SA	Brașov	1	Deva - Iași
25	TUR CALATORI SRL	Maramureș	2	Timișoara - Sighetu Marmăției
26	TUR CENTO TRANS SRL	Sălaj	1	Timișoara - Zalău
27	VERTRANTIS SRL	Vaslui	1	Timișoara - Huși
		TOTAL:	70	

Sursa: ARR

Dintre operatorii menționați mai sus, doar 6 operatori au sediul în Regiunea Vest, iar doar 4 dintre aceștia operează trasee intraregionale, conectând județul Timiș de județele Hunedoara și Caraș-Severin.

Conform datelor, majoritatea operatorilor prestează curse lungi ce deservește județele mai multor regiuni din țară, cele mai frecvente destinații fiind Oradea, Cluj-Napoca, Baia Mare, Botoșani, Iași, Huși, București, Târgu Jiu, Drobeta Turnu Severin.



Fig. 21 – Principalele destinații naționale ale curselor interjudețene ce pornesc sau traversează Regiunea Vest

Sursa: ARR

O particularitate a curselor interjudețene operate este faptul că majoritatea acestora care au ca destinații regiunile învecinate, de regulă, deserveșc și localitățile de-a lungul traseelor. Există și situații, în special cursele la cursele lungi, cum ar fi Timișoara – Constanța, Timișoara – Iași, Timișoara - Huși etc, în care sunt deservite doar municipiile reședință de județ sau alte localități importante.

Informațiile publice oficiale referitoare la orarul, stațiile și politica tarifară a curselor interjudețene se regăsesc destul de greu, adesea pe site-urile operatorilor, acolo unde acestea există.

Pentru comunicarea facilă a operatorilor de transport cu publicul, există platforma de tipul „Mersul Autobuzelor”, *Autogări.ro*, însă înscrierea operatorilor de transport public în aceasta este voluntară, iar informațiile listate pot să fie incomplete sau neactualizate.

Având în vedere că operatorii nu au încheiat un Contract de Servicii Publice cu o Autoritate Contractantă, politica tarifară se stabilește funcție de către fiecare operator în funcție de strategia de dezvoltare proprie. Majoritatea operatorilor oferă bilete doar la preț întreg, unii oferind facilități pentru studenți și pensionari. De

asemenea, unii operatori pot oferi reduceri la cumpărarea cu anticipație a biletelor de călătorie.

Totodată, un număr restrâns de operatori, în special pe cursele lungi, operează în cadrul platformei internaționale „FlixBus”, iar politica tarifară este dinamică și se corelează funcție de cerere și ofertă.

Spre deosebire de licențele acordate în transportul public local și județean, unde autoritatea contractantă stabilește rutele și frecvențele, în transportul interjudețean operatorii își stabilesc rutele și frecvențele funcție de analizele și strategiile proprii de dezvoltare. Nu există o integrare cu celelalte moduri de transport public.

Autogări

Cursele interjudețene utilizează autogările publice sau private, în special în localitățile importante, dar, de-a lungul traseelor, în localitățile mai mici, se utilizează în principal stațiile de transport public amenajate de autoritățile publice locale ce pot fi utilizate și de cursele județene sau locale/metropolitane. La fel ca operatorii de transport public, și companiile care administrează autogările au obligația de obținere a licențelor pentru acestea în cadrul Rețelei de Mobilitate Rutieră Naționale.

În Regiunea Vest, în luna Martie 2026, există un număr de **18 Autogări licențiate** de către Autoritatea Rutieră Română și **59 de localități deservite de stații de călători** declarate.

Tabel 6 – Autogările licențiate din Regiunea Vest în luna Martie 2026

Nr. Crt.	Localitate	Județ	Denumire	Adresa
1	Arad	AR	P.L. NORIS SRL	Calea Aurel Vlaicu, Nr. 308
2	Arad	AR	TABITA TOUR SRL	Calea Aurel Vlaicu, Nr. 275 B
3	Caransebeș	CS	NADINA SRL	Str. Punții, Nr. 8
4	Reșița	CS	TRANSPORT PUBLIC DROBETA SA PUNCT DE LUCRU REȘIȚA	Str. Al. I. Cuza, Bl. A1-A3
4	Orăștie	HD	BV DASLER SRL	Str. Grădiștei, Autogara
5	Deva	HD	CRISBUS SA BRAD	Piața Gării, Autogara
	Deva	HD	TRANSMIXT SA	Str. Mihai Viteazu, nr. 2
6	Brad	HD	CRISBUS SA BRAD	Str. Republicii, Nr. 15
7	Hunedoara	HD	INTERSERVICE SRL	Bd. Republicii, Nr. 11A
8	Deva	HD	PLUS COM SRL	Str. Gării, Nr. 2
9	Petroșani	HD	SIVA TRANS SRL	Str. DN 66 - Zona SHELL
	Călan	HD	CRISBUS SA Brad	Str. Streiului, Nr. 2
10	Timișoara	TM	NORMANDIA SERVICE SRL	Calea Stan Vidrighin, Nr. 12

11	Timișoara	TM	REAL CONSTRUCT MANAGEMENT SRL	Str. Ion Heliade Rădulescu, Nr. 1
12	Timișoara	TM	SUPER IMPOSER SRL	Str. Frobl, Nr. 54, Spl. Tudor Vladimirescu, Nr. 29
13	Timișoara	TM	TRANSPORT PUBLIC DROBETA SA PUNCT DE LUCRU REȘIȚA	Str. Rădulescu nr. 1
	Timișoara	TM	AMAD TOURISTIK	Str. Mihail Kogălniceanu, nr. 20
14	Făget	TM	TRANSPORT MIXT FAGETEANA SA	Calea Lugojului, Nr. 86

Sursa: ARR

Se observă faptul că **toate autogările licențiate** din Regiunea Vest **sunt administrate de către entități private**, unele dintre acestea chiar de către operatorii de transport.

În **Municipiul Timișoara**, există patru autogări licențiate, trei dintre ele grupate în zona Iosefin, respectiv a patra pe Str. Stan Vidrighin. Toate autogările sunt amplasate relativ aproape de stațiile mijloacelor de transport local, respectiv de rețeaua de piste de biciclete. Doar autogara situată pe str. Gării vis-a-vis de nr. 8, este situată în proximitatea stației CFR Timișoara Nord, oferind un transfer pietonal către călătoria cu trenul.

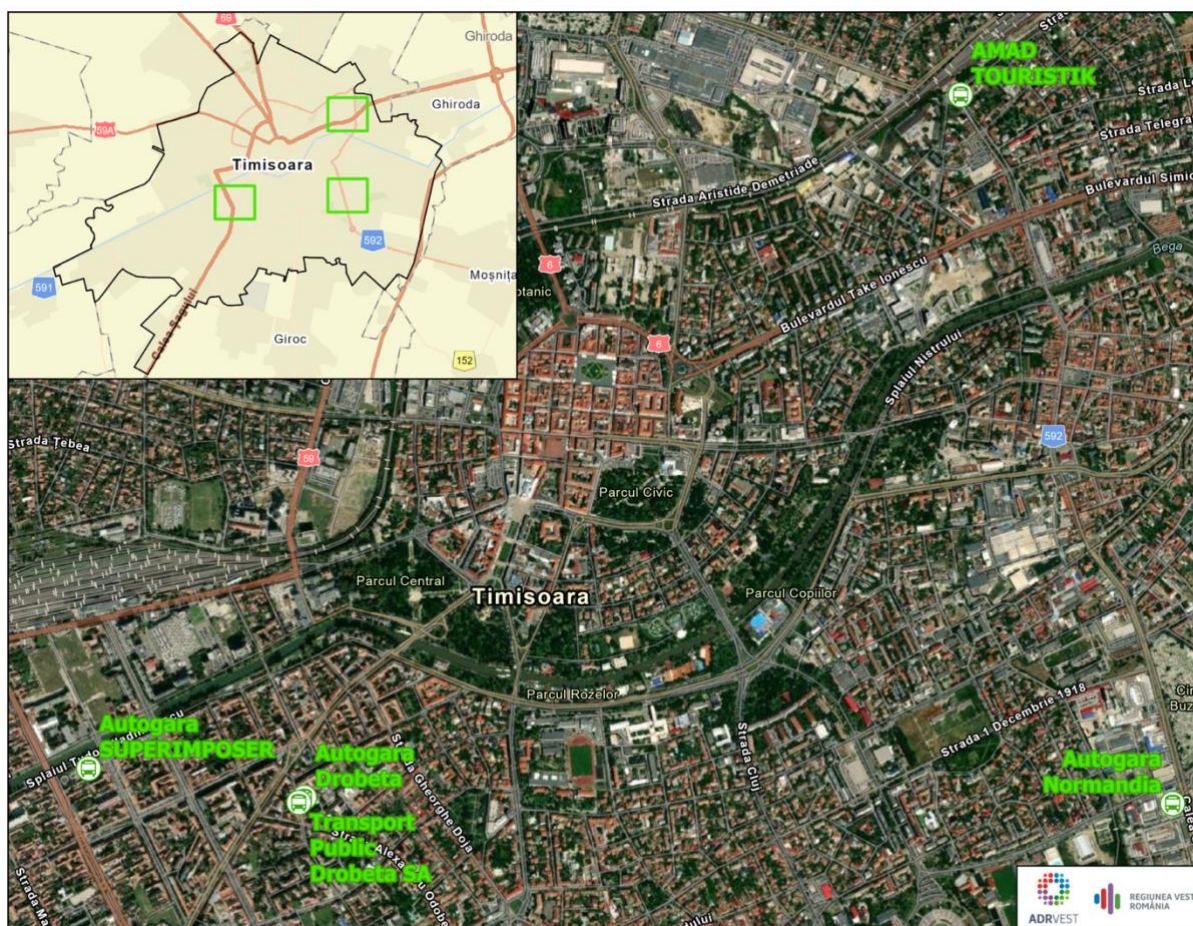


Fig. 22 – Localizarea autogărilor din Timișoara

În **Municipiul Arad**, există doar două autogări licențiate, ambele amplasate în partea de Nord-Vest a municipiului, pe Calea Aurel Vlaicu, la numerele 275B, respectiv 308, în afara zonelor de locuințe. Deși cele două autogări sunt conectate la rețeaua de piste de biciclete amplasată pe Calea Aurel Vlaicu, acestea nu sunt conectate la sistemul de transport public local. Aceste autogări au fost proiectate și construite pentru a deservi cursele internaționale de autocare.

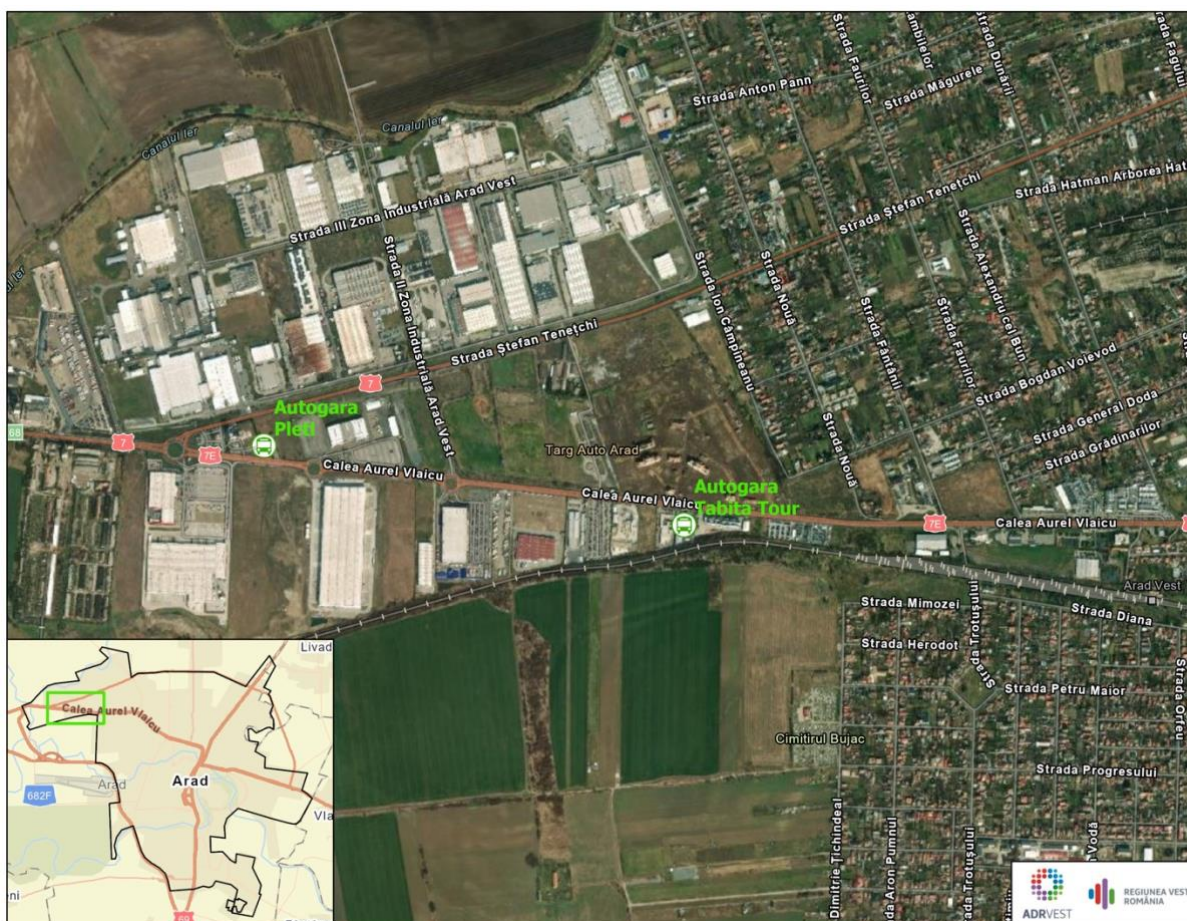


Fig. 23 – Localizarea autogărilor din Arad

În **Municipiul Deva**, există două autogări licențiate, amplasate în zona gării CFR, conectate la rețeaua de transport public local.



Fig. 24 – Localizarea autogărilor din Deva

În **Municipiul Reșița**, există o singură autogară licențiată, aflată pe traseul autobuzelor ce deservește transportul public local.

În cadrul regiunii, mai există autogări în Municipiile Brad, Hunedoara, Petroșani, Orăștie și Caransebeș.



Fig. 24 – Localizarea autogării din Reșița

Pentru a facilita tranziția către transportul public, este necesar ca autogările să devină **noduri intermodale**, cu dotări și facilități pentru călători. O schimbare facilă a mijlocului de transport public tren/autobuz/tramvai, poate conduce la creșterea numărului de călători în transportul public.

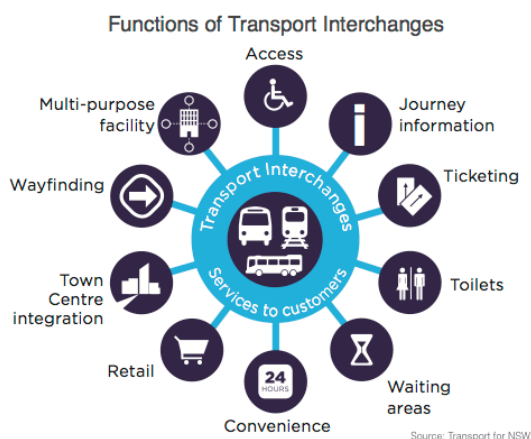


Fig. 25 – Funcțiunile și caracteristicile unui nod intermodal

Sursa: Transport Futures Institute

2.4.4. Transportul feroviar

Transportul feroviar din Regiunea Vest a României joacă un rol esențial în asigurarea mobilității regionale și interregionale, precum și în susținerea fluxurilor economice transfrontaliere. Activitatea de transport se caracterizează printr-o diversitate de servicii, atât în domeniul transportului de călători, cât și al transportului de marfă, Regiunea Vest având o poziție strategică în relația cu Europa Centrală și de Vest.

Transportul călătorilor se realizează de către patru operatori de transport public feroviari:

- **SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA**
- **REGIO CĂLĂTORI SRL**
- **INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL**
- **ASTRA TRANS CARPATIC SRL**

Operatorul public național **SNTFC „CFR CĂLĂTORI” SA** operează cea mai extinsă rețea de rute din Regiunea Vest, incluzând **legături internaționale, naționale și interregionale** (Timișoara, Arad, Deva – București, Cluj-Napoca, Iași, Botoșani, Budapesta, Viena, etc.), precum și **rute regionale și locale**. Operatorul asigură servicii Regio, InterRegio, și InterCity având un rol major în mobilitatea zilnică și în conectivitatea pe distanțe lungi.

Operatorul privat **REGIO CĂLĂTORI SRL** deservește **legături regionale și locale**, orientate spre deservirea navetiștilor și a localităților mai mici. Activitatea sa este concentrată pe linii secundare sau neelectrificate, unde completează oferta de transport public și menține conectivitatea feroviară locală, asigurând în medie în jur de 4-5 perechi de trenuri pe zi pe secțiunile respective.

Operatorul privat **INTERREGIONAL CĂLĂTORI SRL** deservește doar două perechi de trenuri de rang Regio Express pe zi pe secția Arad – Timișoara – Caransebeș, planificate în special pentru deservirea fluxurilor de navetiști între aceste destinații.

Operatorul privat **ASTRA TRANS CARPATIC SRL** deservește o singură pereche de trenuri de rangul InterRegio Night (IRN) pe traseul Arad – Timișoara – Lugoj – Caransebeș – Băile Herculane – București Nord. În timpul sezonului estival, destinația finală este Municipiul Constanța, situat pe litoralul Mării Negre. Datorită materialului rulant modern, optimizat în special pentru călătoria de noapte, trenul asigură o conexiune confortabilă pentru capitala României, București, respectiv zona de Sud-Est a țării.

Atât starea infrastructurii feroviare, cât și planificarea mersului trenurilor, joacă un rol destul de important în atractivitatea călătorilor pentru utilizarea trenurilor.

Viteze maxime la parametrii proiectați se regăsesc de-a lungul magistralelor pe care au fost implementate proiecte de modernizare, precum Curtici – Arad – Săvârșin – Simeria – Orăștie – Vințu de Jos.

Ca și conectivitate feroviară regională, într-un timp de două ore, excepția celor două municipii reședință de județ mai apropiate: Timișoara și Arad, nu există conexiune între celelalte municipii reședință de județ ale Regiunii Vest.

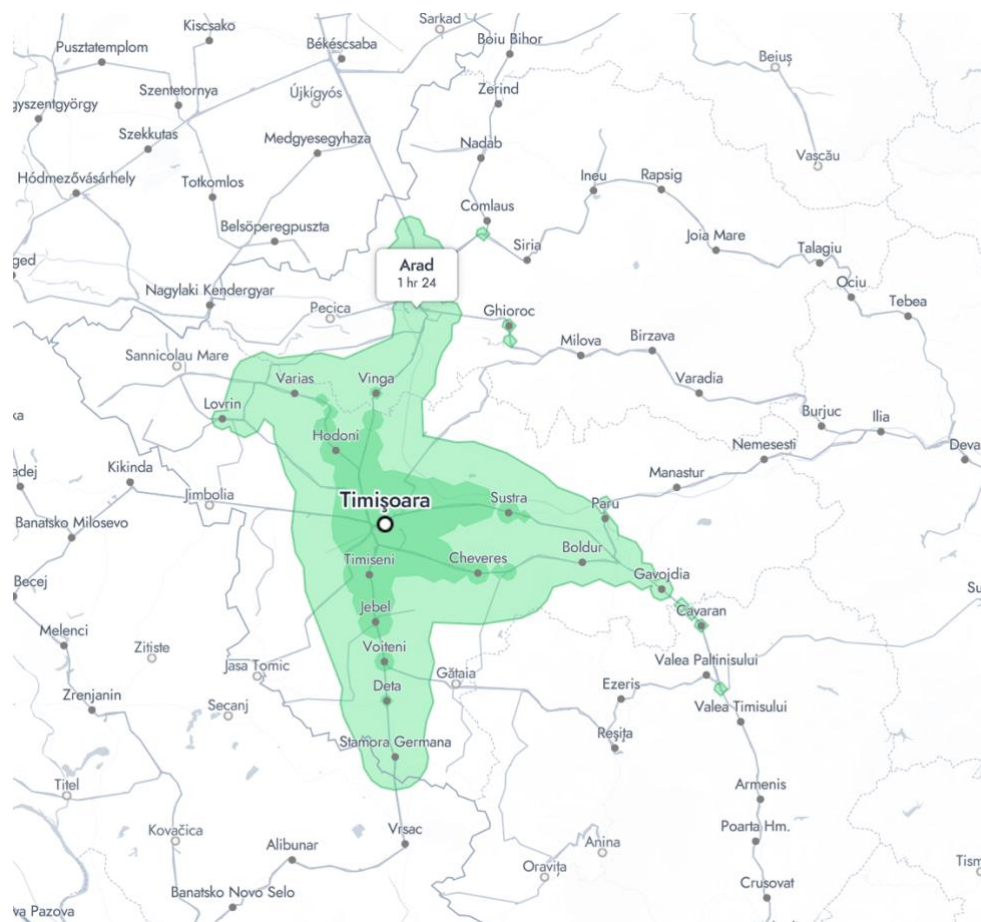


Fig. 26 – Conexiuni feroviare în timpul de două ore față de Municipiul Timișoara

Sursa: www.chronotrains.com

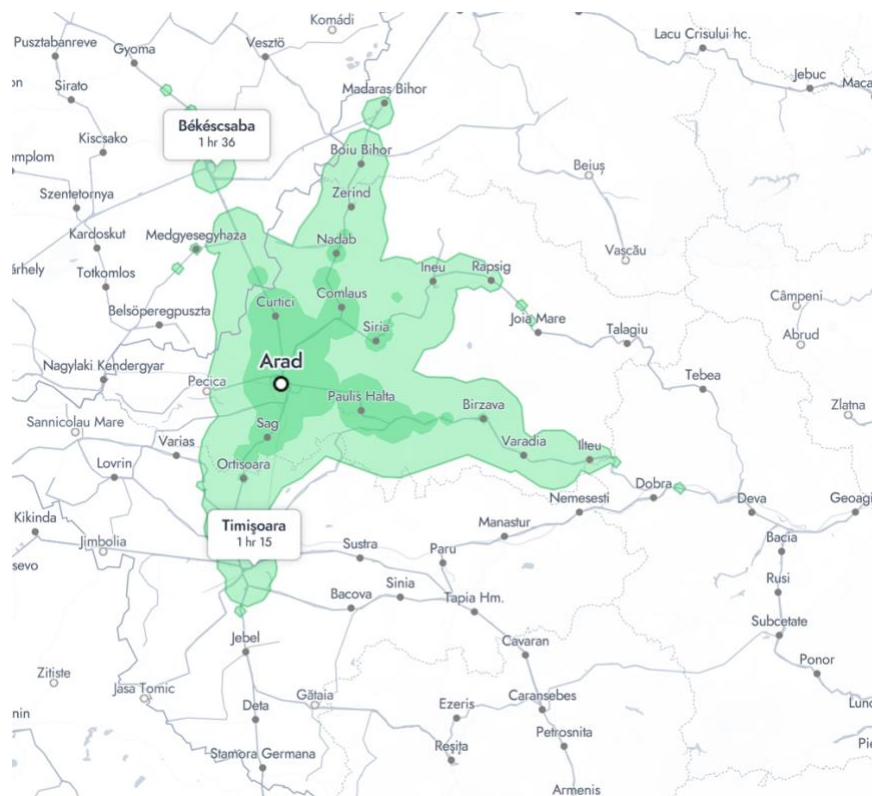


Fig. 27 – Conexiuni feroviare în timpul de două ore față de Municipiul Arad

Sursa: www.chronotrains.com

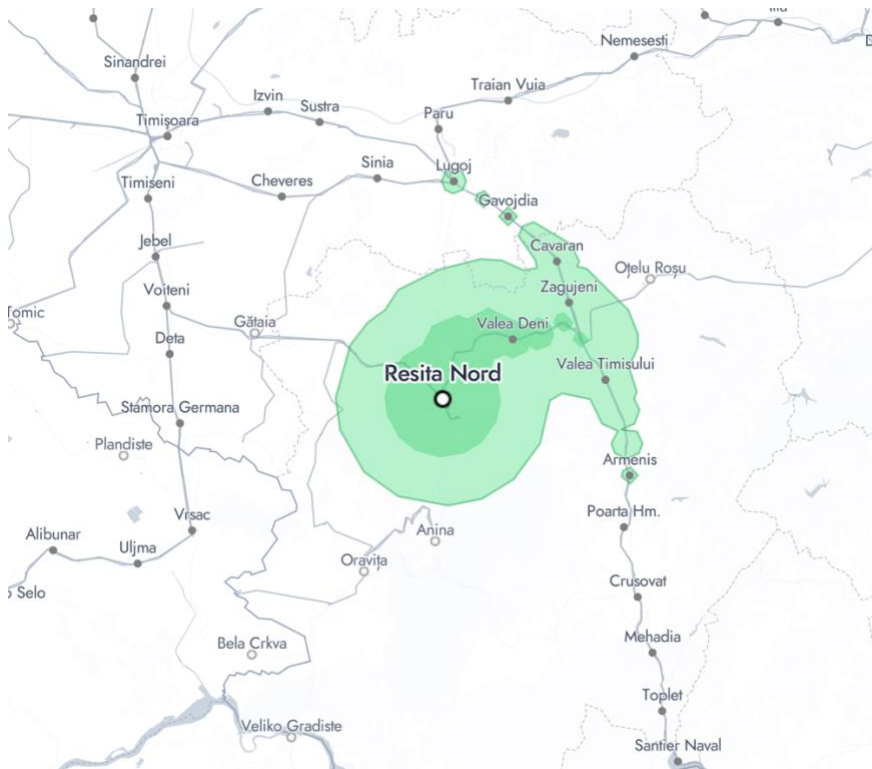


Fig. 28 – Conexiuni feroviare în timpul de două ore față de Municipiul Reșița

Sursa: www.chronotrains.com

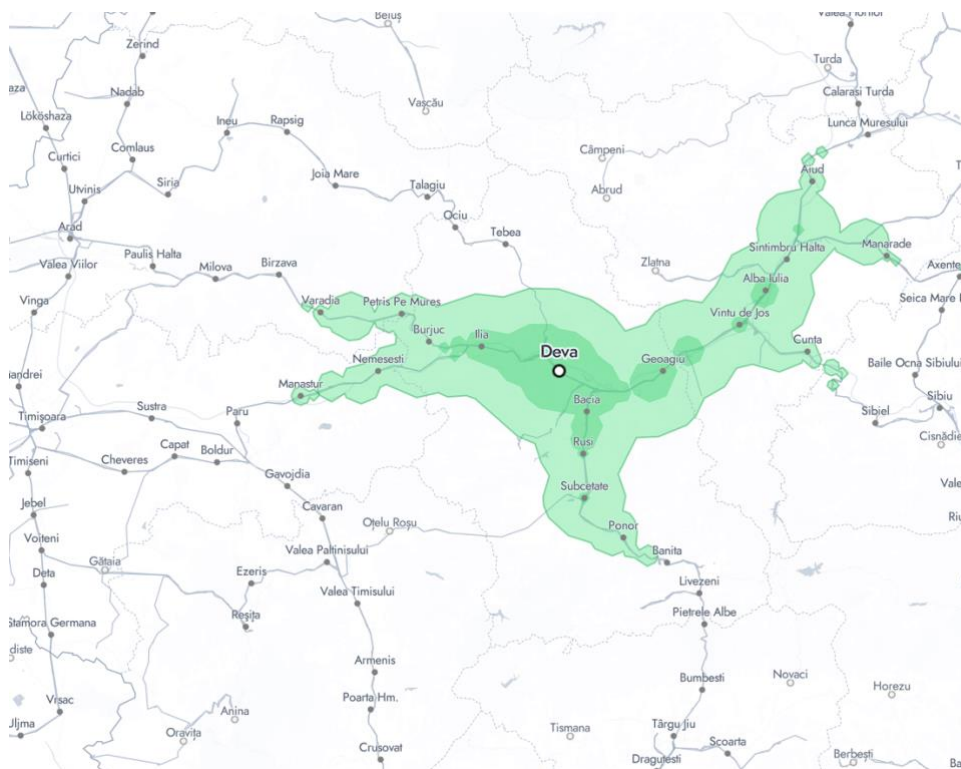


Fig. 29 – Conexiuni feroviare în timpul de două ore față de Municipiul Deva

Sursa: www.chronotrains.com

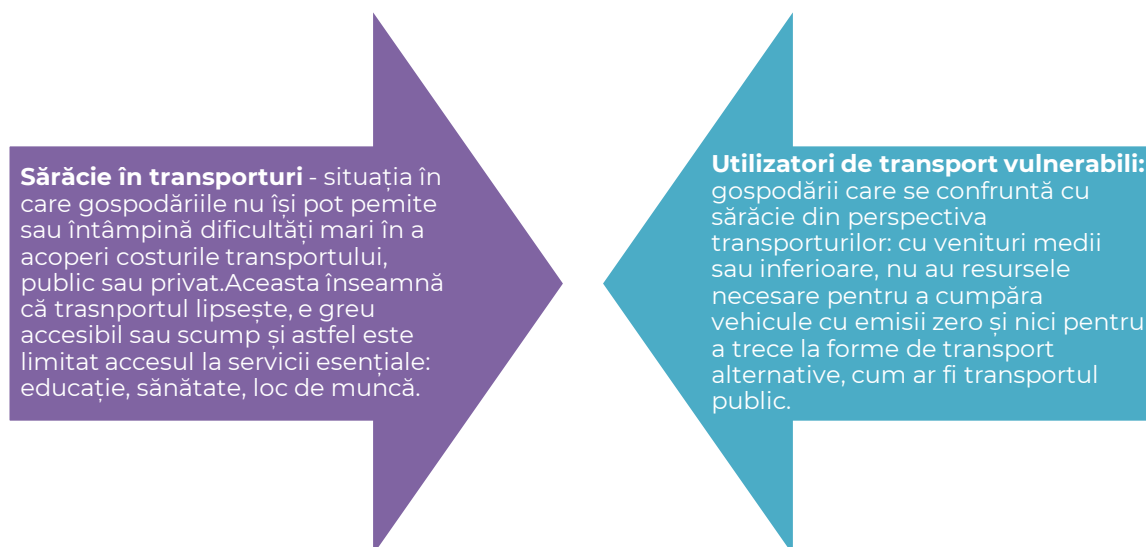
Complementar cu proiectele de modernizare ale principalelor magistrale feroviare, există intenția de a crea o legătură feroviară nouă între stația Timișoara Est și Aeroportul Internațional Timișoara.

Tot pe lângă proiectele de modernizare a Infrastructurii feroviare pe pe principalele magistrale feroviare, Autoritatea de Reformă Feroviară (ARF), autoritatea competentă în contractarea serviciului de transport public feroviar, are în derulare mai multe proiecte la nivel național de achiziționare a materialului rulant pentru pasageri. O parte din rutele pe care va circula materialul rulant nou vor fi și prin Regiunea Vest: Reșița – Timișoara – Caransebeș, Arad – Timișoara – Caransebeș, București – Brașov – Deva – Arad – Timișoara, respective București – Craiova – Caransebeș – Timișoara – Arad.

2.5. Sărăcia în transporturi în Regiunea Vest

Conform regulamentului FSC (EU) 2023/955, „sărăcie din perspectiva transporturilor” înseamnă incapacitatea sau dificultatea persoanelor și a gospodăriilor de a face față costurilor transportului privat sau public sau lipsa transportului ori accesul limitat al acestora la transportul necesar pentru **accesul**

lor la servicii și activități socio-economice esențiale (educație, sănătate, locul de muncă sau alt nevoi), ținând seama de contextul național și spațial.



În centrul conceptualizării sărăciei din perspectiva transporturilor se află trei aspecte centrale: **disponibilitatea** (prezența opțiunilor de transport, fie public fie privat), **accesibilitatea** (accesul la servicii și bunuri esențiale) și **costul rezonabil** (abilitatea de a acoperi costurile de transport în raport cu veniturile).

Accesibilitatea transportului este esențială pentru exercitarea reală a dreptului la educație, iar analiza realizată în Regiunea Vest evidențiază diferențe semnificative în acoperirea geografică a unităților de învățământ. În timp ce județele Arad, Caraș-Severin și Timiș au o rețea relativ bine dezvoltată de grădinițe și școli, județul Hunedoara se confruntă cu deficiențe majore, mai ales în zonele rurale montane, unde accesul la educație este uneori inexistent. **Unitățile liceale sunt concentrate preponderent în centre urbane, ceea ce obligă elevii din mediul rural să facă naveta zilnică, accentuând dependența de transport.** Lipsa liceelor în zonele periurbane și un transport public insuficient contribuie la creșterea traficului și la scăderea calității vieții urbane, în special în orașe mari precum Timișoara și Arad. La nivel universitar, Timișoara și Arad sunt principalele centre, însă există zone ale regiunii situate la distanțe mari față de acestea, ceea ce implică costuri de deplasare mai ridicate, parțial compensate prin facilități de transport feroviar pentru studenți.

În Regiunea Vest, accesibilitatea serviciilor de sănătate este marcată de dezechilibre teritoriale semnificative, în special între mediul urban și cel rural. Spitalele sunt concentrate preponderent în municipii și orașe mari, în timp ce vaste areale rurale, montane și greu accesibile rămân insuficient deservite sau complet neacoperite. În aceste zone, lipsesc servicii de sănătate precum cabinete de medici de familie, obligând populația să se deplaseze în localități învecinate pentru consultații elementare. Județele Caraș-Severin și Hunedoara prezintă o distribuție neuniformă a spitalelor, corelată cu relieful și infrastructura rutieră, ceea ce generează timpi mari de deplasare pentru populația din zonele periferice, adesea de peste 30–40 de minute, afectând în special comunitățile îmbătrânite și vulnerabile.

În Regiunea Vest, deși există un număr semnificativ de UAT-uri cu rol de centre polarizatoare ale forței de muncă⁵, accesibilitatea la locurile de muncă este distribuită inegal la nivel teritorial. Județele Timiș și Arad beneficiază de o acoperire completă pe o rază de până la 30 km, reflectând rolul lor de motoare economice regionale. În contrast, extremitatea Văii Jiului și sud-estul județului Caraș-Severin nu sunt deservite de niciun hub de angajare, ceea ce generează un deficit major de acces la oportunități de muncă. Aceste zone slab deservite includ centre urbane precum Moldova Nouă, Băile Herculane, Oravița și Anina, unde accesibilitatea redusă a transporturilor, scăderea demografică și lipsa investițiilor au contribuit la un proces accentuat de declin economic. Absența hub-urilor de angajare limitează mobilitatea forței de muncă și accentuează disparitățile teritoriale, consolidând vulnerabilitatea socio-economică a acestor areale periferice.

2.6. Analiza cadrului legal și instituțional

Cadrul legal și instituțional al transportului public din România este structurat pe mai multe niveluri de guvernare și este influențat atât de legislația națională, cât și de reglementările Uniunii Europene. Acesta urmărește asigurarea serviciilor de mobilitate ca servicii de interes economic general, cu accent pe accesibilitate, continuitate, siguranță și sustenabilitate.

Pe teritoriul Regiunii Vest există organizate următoarele sisteme de servicii de transport public rutier:

- a) **Serviciul de transport public local** organizat la nivelul localității în 42 de localități;

⁵ Indicator calculat prin raportarea numărului mediu al salariaților la numărul total al populației

- b) **Serviciul de transport public metropolitan**, organizat la nivel de **Asociație de Dezvoltare Intercomunitară**: 4 asociații, câte una în fiecare județ;
- c) **Serviciul de transport județean**, gestionat la nivelul fiecărui din cele 4 Consilii Județene ale județelor care alcătuiesc regiunea;
- d) **Serviciul de transport interjudețean**, operat de către operatorii privați în baza licențelor de la ARR.

Sistemele de transport public la nivel local, metropolitan și județean funcționează în baza **Legii 92/2007** a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, iar sistemul de transport public interjudețean, funcționează în baza **OUG 27/2011** privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare.

Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale.

În sensul prezentei legi, Transportul public local și județean de persoane poate fi serviciul public de transport așa cum acesta este definit de **Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare.

Autoritatea de Reglementare în domeniul **transportului public local de călători** este Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (**ANRSC**), în conformitate cu Legea nr. 51/2006 privind Serviciile comunitare de utilități publice.

Potrivit competențelor, ANRSC eliberează licențe, elaborează metodologii și regulamente-cadru pentru domeniul serviciilor de utilități publice din sfera sa de reglementare și pentru piața acestor servicii și monitorizează modul de respectare și implementare a legislației aplicabile acestor servicii. ANRSC este organizată ca instituție publică în subordinea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

OUG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, reglementează transportul interjudețean de persoane prin curse

regulate. Conform acestui act normativ, transportul interjudețean este organizat și autorizat de Autoritatea Rutieră Română (ARR). Operatorii de transport obțin licențe de traseu în cadrul Rețelei de Mobilitate Naționale, însă nu li se impun obligații de serviciu public în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, ceea ce face ca acești operatori să deservească cele mai profitabile trasee, iar cele mai puțin rentabile să fie abandonate sau insuficient deservite.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, cu aplicabilitate directă în dreptul intern al statelor membre, definește cadrul european pentru organizarea serviciilor publice de transport de călători. Acesta introduce conceptele fundamentale de: obligație de serviciu public (OSP), contract de servicii publice, compensație de serviciu public, drept exclusiv și operator intern. Regulamentul permite autorităților competente să intervină pe piața transportului public pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care nu ar fi viabile doar prin acțiunea forțelor pieței.

Legea nr. 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii nr. 92/2007 a aliniat legislația națională la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, introducând explicit conceptul de compensație pentru obligații de serviciu public și redefinirii modalitățile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii. Prin această modificare, serviciile publice de transport local și județean pot fi organizate ca servicii publice compensate, iar autoritățile competente au obligația de a încheia contracte de servicii publice cu operatorii, în care să fie definite obligațiile de serviciu public, indicatorii de performanță și compensațiile aferente.

Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, stabilește cadrul general pentru organizarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, inclusiv transportul public local. Aceasta definește modalitățile de gestiune (gestiune directă și gestiune delegată), condițiile de înființare a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară (ADI) și regulile privind delegarea serviciilor publice. Conform art. 30 din Legea nr. 51/2006, asociațiile de dezvoltare intercomunitară pot încheia contracte cu operatorii în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre.

OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, reglementează formele de cooperare între unitățile administrativ-teritoriale, inclusiv asociațiile de dezvoltare intercomunitară. Conform Codului administrativ, unitățile administrativ-teritoriale se pot asocia pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice. Asociațiile de dezvoltare

intercomunitară sunt persoane juridice de drept privat și de utilitate publică, constituite prin asocierea a cel puțin două unități administrativ-teritoriale.

Din punct de vedere instituțional, cadrul existent prezintă o fragmentare pe patru niveluri de autoritate: consiliile locale (pentru transportul local), asociațiile de dezvoltare intercomunitară metropolitană (pentru transportul metropolitan), consiliile județene (pentru transportul județean) și ARR/Ministerul Transporturilor (pentru transportul interjudețean). Această fragmentare conduce **la lipsa coordonării între tipurile de transport**, duplicarea traseelor în unele zone și absența serviciilor în altele, tarife diferite și neintegrate, precum și imposibilitatea planificării unitare a serviciului la nivel regional.

3. Evaluarea transportului public la nivel regional

Analiza transportului public rutier, are ca obiect determinarea conectivității localităților din Regiunea Vest în contextul nevoilor de mobilitate ale populației.

3.1. Sursa datelor

Pentru analiza transportului public s-au utilizat datele privind populația regiunii, respectiv programele de transport ale transportului public metropolitan, județean și interjudețean.

Populația fiecărei unități administrativ-teritoriale (UAT) a fost preluată din Recensământul Populației și Locuințelor 2021 (RPL2021), rezultate definitive publicate de Institutul Național de Statistică. S-au utilizat datele pentru fiecare localitate aparținătoare ale comunelor, orașelor, municipiilor și municipiilor reședință de județ din cele 4 județe ale Regiunii Vest.

Pentru **Programele de transport public rutier**, au fost utilizate mai multe surse:

- **Transportul local metropolitan:** informațiile de pe site-urile ADI-urilor de transport public din Arad, Timișoara, Green Line Valea Jiului și Caransebeș;
- **Transportul județean:** informațiile privind programele de circulație de pe site-urile consiliilor județene Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș;
- **Transportul interjudețean:** situația licențelor active ale operatorilor de transport public care operează trasee ce includ Regiunea Vest, oferită de Autoritatea Rutieră Română (ARR).

Atât în cazul transportului metropolitan cât și în cazul transportului județean, pentru analiză au fost luate în calcul cursele care sunt operate cel puțin în zilele

lucrătoare (de Luni până Vineri). În cazul transportului județean au fost luate în calcul inclusiv cursele care circulă în perioada cursurilor școlare.

3.2. Analiza conectivității localităților

La nivel regional, **există** un număr de **5.584 curse/zi**, în cadrul celor **1.394** localități distribuite pe cele trei tipuri de transport public rutier:

Tabel 7 – Distribuția transportului public pe județe

Județ	Localit.	Met.	Jud.	Interjud.	Total/zi	Media/loc
Arad	283	753	182	31	966	3.4
Caraș-Severin	309	24	688	51	763	2.5
Hunedoara	479	388	1,824	81	2,293	4.8
Timiș	323	686	775	101	1,562	4.8
TOTAL VEST	1394	1,851	3,469	264	5,584	4.0

Sursa: calculele autorilor

Județul Hunedoara deține cel mai mare număr de curse/zi (2.293), dar și cel mai mare număr de localități (479), cu o medie de 4,8 curse/loc/zi. Județul Timiș are cea mai mare medie per localitate (4,8), datorită transportului metropolitan concentrat în jurul Timișoarei. Județul Caraș-Severin are cea mai slabă medie (2,5 curse/loc/zi), reflectând topografia montană și dispersia localităților.

Tabel 8 – Distribuția pe categorii a localităților

Categorie	Curse/zi	Nr. localități	%
Excelent conectată	> 60	16	1,7%
Foarte bine conectată	31 — 60	14	2,1%
Bine conectată	16 — 30	27	4,6%
Moderat conectată	6 — 15	207	15,4%
Slab conectată	3 — 5	473	25,5%
Foarte slab conectată	1 — 2	657	50,8%

Sursa: calculele autorilor

În urma analizei, s-a considerat că localitățile care sunt deservite de un număr de curse mai mare de 16/zi sunt bine conectate. Se consideră că acest număr acoperă în medie nevoile de transport public în intervalul zilei lucrătoare.

Mai este de precizat că un număr de **1.314 localități** nu sunt deloc conectate la rețeaua de transport public rutier.

Tabel 9 – Localitățile cu cele mai multe conexiuni de transport public

Localitate	Jud.	Pop.	Met.	Jud.	Intjd.	Total	Categorie
TIMIȘOARA	TM	250,849	265	144	50	459	Excelent
DEVA	HD	50,753	0	198	19	217	Excelent
ARAD	AR	145,078	104	33	12	149	Excelent
PETROȘANI	HD	30,641	118	15	11	144	Excelent
SÂNTUHALM	HD	491	0	132	0	132	Excelent
HUNEDOARA	HD	48,097	0	101	2	103	Excelent
GHIRODA	TM	6,609	99	0	0	99	Excelent
SIMERIA	HD	9,035	0	89	3	92	Excelent
PEȘTIȘU MARE	HD	988	0	70	0	70	Excelent
CRISTUR	HD	1,584	0	68	0	68	Excelent
CĂLAN	HD	7,005	0	56	3	59	Excelent
MOȘNIȚA NOUĂ	TM	7,232	31	24	0	55	Excelent
LUPENI	HD	18,699	53	1	0	54	Excelent
CARANSEBEȘ	CS	21,133	8	36	9	53	Excelent
URICANI	HD	5,869	53	0	0	53	Excelent
VULCAN	HD	18,527	53	0	0	53	Excelent
HATEG	HD	7,869	0	40	8	48	Foarte bine
REȘIȚA	CS	55,181	0	46	1	47	Foarte bine
ORĂȘTIE	HD	16,825	0	43	4	47	Foarte bine
PETRILA	HD	17,988	46	0	0	46	Foarte bine
ȘAG	TM	5,303	24	21	1	46	Foarte bine
CIMPA	HD	789	42	0	0	42	Foarte bine
DUMBRĂVIȚA	TM	264	42	0	0	42	Foarte bine
BRAD	HD	10,942	0	37	3	40	Foarte bine
ALBINA	TM	497	12	24	0	36	Foarte bine
CHIȘODA	TM	4,271	0	36	0	36	Foarte bine
ȘOIMUȘ	HD	1,205	0	35	0	35	Foarte bine
OȚELU ROȘU	CS	7,968	0	26	5	31	Foarte bine
GIROC	TM	17,999	0	31	0	31	Foarte bine
PĂDURENI	TM	2,052	9	21	0	30	Foarte bine

Sursa: calculele autorilor

Printre cele mai bine conectate localități sunt Municipiile Reședință de Județ Timișoara și Arad care și-au dezvoltat serviciul de transport public metropolitan. Pe de altă parte, Municipiul Deva, care deși nu este parte a unui serviciu de transport public metropolitan, cererea de transport public este acoperită de serviciul de transport public județean. Se mai poate observa că al patrulea Municipiu Reședință de Județ, Reșița, neavând încă implementat sistemul metropolitan de transport public, depinde aproape în totalitate de serviciul de transport public județean, la nivel interjudețean existând doar o singură cursă disponibilă.

Planificarea traseelor urmărește în general căile de culoare principale, însă pentru deservirea comunităților cu populația mai scăzută este utilizată și rețeaua secundară de drumuri județene.

Pentru a intra și în mai detaliu în analiză la scara regională, s-a analizat existența curselor de transport public la un interval de mai puțin de o oră, în localitățile cu o populație de cel puțin 5.000 de locuitori.

Din cele 42 de localități cu populație ≥ 5.000 , 27 (64%) beneficiază de frecvență orară (≥ 16 curse/zi). Cele 15 localități fără frecvență orară au o populație totală de 131,409 locuitori.

Tabel 10 – Sinteza localităților de peste 5.000 locuitori cu frecvență orară

Județ	Loc. ≥ 5.000	Cu freqv. orară	Procent
ARAD	11	4	36%
CARAȘ-SEVERIN	6	4	67%
HUNEDOARA	12	12	100%
TIMIȘ	13	7	54%
TOTAL VEST	42	27	64%

Sursa: calculele autorilor

Tabel 11 – Localitățile de peste 5.000 locuitori cu frecvență orară

Localitate	Jud.	Pop.	Metropol.	Jud.	Interjud.	Total	Frecv. orară
TIMIȘOARA	TM	250,849	265	144	50	459	DA
DEVA	HD	50,753	0	198	19	217	DA
ARAD-AR	AR	145,078	104	33	12	149	DA
PETROȘANI	HD	30,641	118	15	11	144	DA
HUNEDOARA	HD	48,097	0	101	2	103	DA

GHIRODA	TM	6,609	99	0	0	99	DA
SIMERIA	HD	9,035	0	89	3	92	DA
CĂLAN	HD	7,005	0	56	3	59	DA
MOȘNIȚA NOUĂ	TM	7,232	31	24	0	55	DA
LUPENI	HD	18,699	53	1	0	54	DA
CARANSEBEȘ	CS	21,133	8	36	9	53	DA
URICANI	HD	5,869	53	0	0	53	DA
VULCAN	HD	18,527	53	0	0	53	DA
HATEG	HD	7,869	0	40	8	48	DA
REȘIȚA	CS	55,181	0	46	1	47	DA
ORĂȘTIE	HD	16,825	0	43	4	47	DA
PETRILA	HD	17,988	46	0	0	46	DA
ȘAG	TM	5,303	24	21	1	46	DA
BRAD	HD	10,942	0	37	3	40	DA
OȚELU ROȘU	CS	7,968	0	26	5	31	DA
GIROC	TM	17,999	0	31	0	31	DA
INEU	AR	7,976	24	4	1	29	DA
GIARMATA	TM	5,235	13	12	0	25	DA
VLADIMIRESCU	AR	8,315	23	0	0	23	DA
LUGOJ	TM	34,462	0	14	9	23	DA
CHIȘINEU-CRIȘ	AR	5,463	15	0	5	20	DA
ORAVIȚA	CS	7,739	0	12	5	17	DA
MOȘNIȚA VECHE	TM	6,230	15	0	0	15	NU
BOCȘA	CS	12,949	0	12	1	13	NU
SĂCĂLAZ	TM	6,482	10	3	0	13	NU
DUMBRĂVIȚA	TM	20,014	12	0	0	12	NU
PECICA	AR	10,613	11	0	0	11	NU
SÂNTANA	AR	11,164	9	0	0	9	NU
MOLDOVA NOUĂ	CS	6,034	0	5	3	8	NU
NĂDLAC	AR	6,713	6	0	0	6	NU
ȘIRIA	AR	5,413	0	6	0	6	NU
CURTICI	AR	7,279	0	5	0	5	NU
PÂNCOTA	AR	5,455	0	4	0	4	NU

DETA	TM	5,066	0	0	4	4	NU
SÂNNICOLAU MARE	TM	10,627	0	3	0	3	NU
LIPOVA	AR	7,191	0	0	0	0	NU
JIMBOLIA	TM	10,179	0	0	0	0	NU

Sursa: calculele autorilor

Harta de mai jos prezintă gradul de conectivitate agregat la nivelul fiecărui UAT. Culorile reflectă categoriile de conectivitate, de la verde închis (Excelent) la roșu (Foarte slab). Se remarcă concentrarea serviciilor în jurul zonelor metropolitane Timișoara, Arad, Deva-Hunedoara, Valea Jiului în timp ce zonele montane și periferice rămân slab deservite.

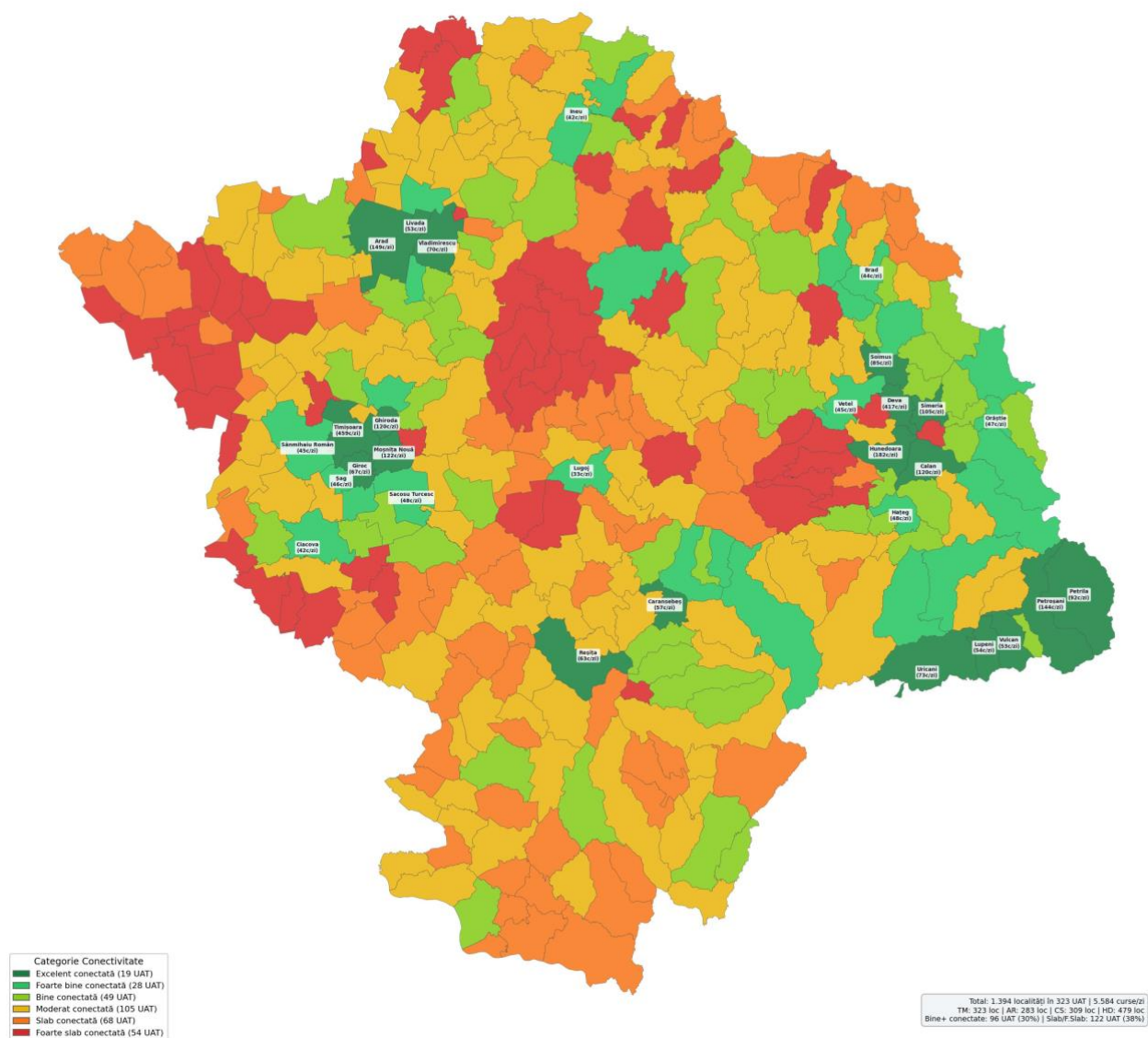


Fig. 30 – Harta conectivității UAT-urilor din Regiunea Vest

Sursa: calculele autorilor

Analizând se observă că cele mai bine conectate sunt localitățile care au dezvoltat serviciul de transport public local metropolitan, respectiv localitățile mai importante cu multe conexiuni asigurate de către transportul județean, cum este cazul celor din proximitatea Municipiului Deva.

Dezvoltarea serviciilor de transport public din zonele metropolitane contribuie la creșterea mobilității locale, iar Implementarea unui Sistem de transport inter și intrajudețean complementar, împreună cu celelalte sisteme de transport public, poate asigura mobilitatea facilă a cetățenilor în condiții de siguranță în marile orașe și punctele de interes ale regiunii.

4. Analiza SWOT a transportului public la nivelul Regiunii

PUNCTE FORTE	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
POZIȚIE / LOCALIZARE			
Poziție strategică pe coridoarele TEN-T europene (Rin-Dunăre și Orientul / Mediterana de Est)	Creșterea tranzitului rutier fără impact economic local — traficul de tranzit congestionează localitățile de pe A1 fără beneficii pentru comunități	Culoar natural pentru mobilitate intraregională pe axele A1, E70, DN 68, DN 7 — potențial pentru rute Express regionale	Fragmentarea continuă a sistemului de transport în lipsa unui organism regional de coordonare
Poziție strategică transfrontalieră — frontiere cu Ungaria și Serbia, 4 puncte de trecere principale	Zone periferice greu accesibile: sudul CS (Moldova Nouă), estul HD (Brad, Hălmagiu), vestul TM (Sânnicolau Mare, Deta) — izolate din rețeaua de transport	Corelarea infrastructurii rutiere cu un sistem de mobilitate regională: TM–AR via A1 în 40 min, TM–DV via A1 în 90 min	Valori de trafic în creștere pe DN-uri nemodernizate, cu risc de congestionare severă pe coridorul TM–LG–CS
Conectare directă la marile orașe din țară: București (via A1/CFR), Cluj (via E81/CFR), Sibiu (via A1)	Lipsa unui nod intermodal funcțional: autogările, gările și stațiile de transport local nu sunt integrate fizic și informațional	Atragerea de fluxuri socio-economice din alte regiuni prin creșterea atractivității (ISD, forță de muncă, studenți)	Creșterea gradului de izolare al localităților fără acces la coridoarele principale — risc de depopulare accelerată
Zonă transfrontalieră cu potențial de integrare: Arad–Szeged la 100 km, Timișoara–Belgrad la 150 km		Extinderea rețelei de transport public în zona transfrontalieră: rute Arad–Szeged, Nădlac–Makó, potențial Reșița–Vršac	
SOCIO-ECONOMIC			
Urbanizare ridicată (53,2%) și concentrare a activității economice — Timiș generează ~50% din PIB-ul regional	Declin demografic accentuat: -4,3% în perioada 2011-2024, cu scăderi de până la -30% în zonele miniere (Valea Jiului, Anina, Moldova Nouă)	Mobilitate îmbunătățită pentru piața muncii: conectarea celor 482 de localități la un sistem integrat ar extinde bazinul de forță de muncă accesibil	Migrație continuă din zonele rurale și orașele mici — depopularea reduce viabilitatea serviciilor de transport public
Creșterea fluxurilor de navetă și persoane către	Disparități semnificative între județe: PIB/locuitor	Reducerea disparităților teritoriale prin conectarea	Accentuarea dezechilibrelor: fără

zona metropolitană Timișoara — cel mai dinamic pol economic din vestul României	în Timiș este dublu față de CS sau HD	celor 369 de localități slab/foarte slab conectate la rețeaua de transport	intervenție, județul Timiș va concentra și mai mult activitatea economică, accentuând perifericitatea celorlalte
Prezența unor poli economici secundari activi: Arad (automotive), Deva (administrație), Lugoj (logistică), Reșița (industrie)	Zone rurale depopulate: 247 localități (51%) au conectivitate «foarte slabă» — zero sau maximum 2 curse/zi	Conectarea zonelor slab dezvoltate: Valea Jiului, sudul CS, vestul TM pot deveni accesibile prin rute Express dedicate	Excluderea teritorială a populației vulnerabile: pensionari, elevi, persoane fără autoturism din localitățile izolate
Sector turistic în creștere: Castelul Corvinilor (~500.000 vizitatori/an), Sarmizegetusa Regia (UNESCO), Retezat, Semenic, Băile Herculane	Lipsa legăturilor de transport public către obiectivele turistice majore — accesul se face aproape exclusiv cu autoturismul	Creșterea atractivității regiunii prin transport public turistic: rute weekend și sezoniere către destinații culturale și naturale	Stagnare economică în zonele lipsite de conectivitate — cercul vicios depopulare→lipsa servicii→dopopulare
RUTIER			
Aproximativ 58% din drumuri modernizate — peste media națională, inclusiv peste 500 km DJ modernizate prin programele europene ADR Vest	Densitate rutieră sub media națională: 34,1 km/100 km ² , cu porțiuni largi din CS și HD fără drumuri asfaltate	Continuarea modernizării drumurilor județene — potențial de a debloca localități izolate pentru integrare în rețeaua de transport	Creșterea traficului auto: rata de motorizare în creștere continuă, cu 350+ auto/1.000 loc. în zona TM
Autostrada A1 — singura autostradă completă din România care conectează 3 județe din aceeași regiune (TM, AR, HD)	Conectivitate redusă la autostradă: doar 15 noduri pe A1, localități mari precum Reșița, Lugoj, Făget rămân la distanță de nodul cel mai apropiat	Optimizarea conectivității la rețeaua TEN-T prin hub-uri intermodale la nodurile autostrăzii: Timișoara, Lugoj, Deva	Aglomerarea și congestia traficului rutier pe coridorul TM–AR în orele de vârf — afectează și transportul public
Rețea de drumuri naționale care asigură legătura între toate reședințele de județ: DN 6 (TM–CS), DN 68 (TM–HD), DN 7 (AR–HD)	Drumuri cu o bandă de mers pe sens pe majoritatea DN-urilor — depășirile periculoase, timpi de parcurs imprevizibili	Creșterea siguranței rutiere prin mutarea traficului de persoane de pe DN-uri pe transportul public Express — reducerea accidentelor	Creșterea numărului de accidente grave: DN 6, DN 68 sunt în topul accidentelor la nivel național
	Număr ridicat de accidente grave cu implicarea autovehiculelor de transport persoane pe drumuri cu o bandă		Supraaglomerarea zonelor metropolitane în absența unor soluții de transport alternativ
FEROVIAR			
Cea mai extinsă rețea feroviară regională din România (1.922 km, 18% din total național) — acoperire teritorială semnificativă	Viteză comercială redusă: 40-60 km/h pe majoritatea secțiilor, față de 80-120 km/h în Europa Centrală — trenul pierde competiția cu autoturismul	Modernizarea magistrelor feroviare TEN-T: secția Arad–Timișoara–Lugoj (viteză 160 km/h) — oportunitate de tren metropolitan rapid	Închiderea definitivă a unor secții secundare nerentabile: Reșița–Caransebeș, Lugoj–Ilia — pierderea definitivă a conectivității feroviare
Magistrale TEN-T în curs de modernizare: Arad–Simeria (finalizată parțial), Timișoara–Arad (în proiectare)	Conectivitate slabă între reședințele de județ: Timișoara–Deva = 3-4 ore cu trenul (vs. 90 min cu mașina), Deva–Reșița = fără legătură directă	Creștere viteze comerciale până la 160 km/h pe magistrala TM–AR — ar reduce timpul la 30 min și ar genera flux semnificativ de navetă	Scăderea competitivității feroviare față de autoturism și microbuzele private — continuarea pierderii de călători
Existența legăturilor internaționale: Timișoara–Budapesta, Arad–	Frecvențe reduse pe secții secundare: unele cu doar 2-4 perechi de trenuri/zi	Material rulant nou (EMU Alstom Coradia și PESA) pe secțiile principale —	Scăderea numărului de călători pe CFR în ultimii 20 de ani — se autoîntreține prin

Budapesta, potențial Timișoara–Belgrad	(Brad–Arad, Reșița–Timișoara via Caransebeș)	creșterea confortului și atractivității	frecvențe și confort reduse
Rețea feroviară densă în jurul Timișoarei (6 direcții radiale) — potențial unic pentru tren metropolitan/tram-train	Infrastructură nemodernizată: traverse de lemn, macazuri manuale, lipsa electrificării pe majoritatea secțiilor	Realizarea unor trasee de tren metropolitan/tram-train pe rețeaua existentă din jurul Timișoarei — investiție moderată cu impact mare	Izolarea teritorială a zonelor fără alternativă la calea ferată: zonele montane din Hunedoara și Caraș-Severin
TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN ȘI INTERJUDEȚEAN			
Bază existentă solidă: 3.733 curse/zi deservesc 1.394 de localități din cele 4 județe — sistem funcțional care poate fi optimizat	Flotă învechită și neconfortabilă: majoritatea vehiculelor au peste 10 ani, lipsa climatizării, WiFi, informare electronică	Crearea unui sistem integrat regional: ADI Regională + Operator Regional = economii de scală, tarif unic, dispecerizare centralizată	Scăderea continuă a atractivității transportului public: frecvențe rare, vehicule vechi, lipsa informării → pasagerii migrează către autoturism
Reorganizarea recentă HD (HCJ 318/2024 — 73 rute noi pe coridoare structurate) și ADI TP Arad (61 rute rurale) ca modele de bune practici	Legături modeste între județe: doar 268 curse/zi interjudețene (7,3% din total) — lipsă cursă directă Deva–Reșița, Arad–Reșița	Rute Express pe 6 coridoare principale: TM–AR (A1), TM–Reșița, TM–Deva, AR–Deva, Deva–Hațeg–Cărbăntu, Valea Jiului — 31 rute, 64 vehicule electrice	Creșterea utilizării autoturismului pentru navetă: fiecare cursă publică pierdută amplifică dependența de auto
Asigurarea transportului pentru elevi și navetiști — funcție socială esențială în zonele rurale	Lipsa coordonării: 4 sisteme județene separate + 24 operatori privați interjudețeni, fără integrare tarifară sau informațională	Dispecerizare integrată, e-ticketing regional, informare în timp real și planificator multimodal de călătorie	Fragmentare operațională crescândă fără intervenție: 4 sisteme separate + piață liberalizată = duplicare pe rute profitabile, abandon pe rute sociale
Existența mai multor operatori licențiați — concurență potențială și acoperire diversificată	Inexistența politicilor tarifare integrate: abonamente separate pe fiecare operator, fără titlu comun de călătorie, fără transfer gratuit	Prestarea serviciilor conform contractelor de servicii publice (OSP) cu indicatori de performanță și sancțiuni	Pierderea fondurilor europene disponibile pentru electromobilitate și digitalizare (PR Vest, FTJ) dacă nu se acționează rapid
Conectivitate internă în fiecare județ: toate reședințele de comună au cel puțin acces minim la transport	Lipsa transportului integrat între reședințele de județ: doar o cursă directă Timișoara–Reșița fără schimb	Preluare trasee de către ADI Transport și integrarea cu traseele locale — eliminarea suprapunerilor, optimizarea orarelor	Lipsă predictibilitate: orarele se schimbă frecvent, anulări fără preaviz, lipsa informării în stație
TRANSPORT URBAN ȘI METROPOLITAN			
Rețele de tramvai în Timișoara (9 linii, 56 km), Arad (3 linii) și Reșița (1 linie) — infrastructură dedicată cu potențial de extindere	Acoperire incompletă în orașele mici: din cele 42 localități urbane, doar 20 au sistem de transport public — restul de 22 sunt dependente de auto	Extinderea transportului electric urban: tramvai nou Reșița, sistem Green Line Valea Jiului, modernizare Arad	Creșterea utilizării autoturismului în zonele periurbane — contracarează investițiile în transport public urban
Transport urban bine dezvoltat în orașele mari: STPT Timișoara (478 curse metro/zi), CTP Arad (292 curse metro/zi)	Legături modeste cu zonele periurbane: frecvența scade de la 1 cursă/3 min în centru la 1 cursă/oră la 15 km distanță	Creșterea conectivității în nodurile urbane prin integrarea transportului metropolitan cu cel județean și interjudețean	Persistența poluării atmosferice în zonele urbane din cauza traficului auto
39% din populație cu acces la transport metropolitan (STPT + CTP Arad) — bază solidă de utilizatori	Frecvențe scăzute odată cu creșterea distanței față de nucleul urban — serviciu inadecvat pentru localitățile periurbane în creștere	Integrare tarifară completă: abonament regional unic valabil pe metropolitan + județean + Express	Dependență de navetism auto în localitățile periurbane în creștere demografică (Giroc, Dumbrăvița, Moșnița)

Rețea troleibuze periurbane funcțională (Timișoara) — model de transport electric periurban	Infrastructură de tramvai degradată pe unele secțiuni: necesită investiții semnificative în mentenanță și modernizare	Tren metropolitan Timișoara pe rețeaua feroviară existentă — conectare cu Lugoj, Buziaș, Receaș, Sânandrei	Scăderea atractivității transportului public urban: autobuze aglomerate, aer condiționat lipsă, lipsa informare real-time
Tramvai interurban Arad–Ghioroc — unicat în România, model de bună practică pentru extindere	Implementare îndelungată a proiectelor de amploare: Green Line VJ, modernizare tramvai Arad — întârzieri de ani	Modernizarea infrastructurii dedicate de tramvai interurban Arad–Ghioroc și potențial extensie Ghioroc–Miniș–Pauliș	Valoarea mare a investițiilor în infrastructura de tramvai nou — risc de subfinanțare
Sistem Green Line Valea Jiului (6 localități, 48 km) — cel mai ambițios proiect de transport urban integrat din regiune		Crearea unor sisteme integrate multimunicipale după modelul Green Line VJ: Lugoj-Buziaș, Caransebeș-Reșița	
TRANSPORT AERIAN ȘI FLUVIAL			
2 aeroporturi internaționale: Timișoara (al 4-lea din România, ~1,8 mil. pasageri/an) și Arad (în dezvoltare)	Legături cu transportul public necorelate cu orele de zborurilor: ultima cursă STPT pleacă înainte de ultimul zbor, prima cursă ajunge după primul zbor	Crearea rutelor regionale directe către Aeroportul Timișoara: Express TM-Aeroport, Arad-Aeroport, Deva-Aeroport	Corelare slabă cu orele de zbor — pasagerii sunt forțați să utilizeze taxi/auto personal pentru transferul aeroport
Port Moldova Nouă — potențial logistic pe Dunăre, unic în regiune	Lipsa conectivității feroviare și rutiere adecvate către portul Moldova Nouă	Dezvoltare logistică multimodală port-rutier-feroviar la Moldova Nouă	Stagnare economică locală în zona portuară — lipsa investițiilor reduce relevanța transportului
Aeroportul Arad în curs de dezvoltare — potențial pentru zboruri low-cost și cargo	Lipsa transportului public dedicat Arad-Aeroport Arad — acces exclusiv cu auto	Dezvoltarea turismului prin corelarea transportului public cu zborurile: pachete «zbor + transport regional»	Creșterea dependenței de transport personal pentru accesul la aeroport
MEDIU ȘI SUSTENABILITATE			
Transport electric urban funcțional: tramvaie, troleibuze în Timișoara, Arad, Reșița — bază existentă pentru electromobilitate	Poluare urbană ridicată din cauza traficului auto: Timișoara depășește frecvent limitele PM2.5 și NO ₂	Electromobilitate extinsă: 64 vehicule electrice pe rute Express (~28,3 mil. EUR) — reducerea emisiilor cu ~4.000 tone CO ₂ /an	Creșterea poluării aerului în zonele urbane dacă nu se mută fluxurile de la auto la transport public
Piste de biciclete dezvoltate în Timișoara (~100 km), Arad (~40 km), Deva — fundament pentru mobilitate activă	Dependență ridicată de autoturism: 70%+ din deplasările zilnice în regiune se fac cu autoturismul propriu	Mutarea fluxurilor spre transport public și mobilitate activă: ținta de 30% deplasări cu TP până în 2034	Congestia traficului auto crește timpii de parcurs și pentru transportul public — cerc vicios
Orientare strategică către mijloace de transport nepoluante: autobuze electrice achiziționate în TM, AR, Petroșani	Stații de încărcare electrică insuficiente: sub 200 în toată regiunea, concentrate în TM și AR	Extindere flotă vehicule nepoluante: integrarea cu producerea de energie regenerabilă (panouri solare pe depouri/autogări)	Neîndeplinirea obiectivelor Green Deal: risc de penalizări UE și pierderea accesului la fonduri de coeziune
Cadru legislativ favorabil: obligația OUG 60/2020 privind achiziția de vehicule cu emisii zero pentru servicii publice	Costuri de operare ridicate pentru vehiculele electrice pe rute lungi (autonomie limitată, timp de încărcare) — necesită planificare atentă a rutelor	Accesarea fondurilor FTJ (Fondul pentru Tranziție Justă) pentru electrificarea transportului în zonele carbonifere: HD, CS	
COORDONARE ȘI PLANIFICARE REGIONALĂ			

ADI Transport existente în fiecare județ — structuri instituționale funcționale care pot fi federate la nivel regional	Implementare neuniformă a planurilor de mobilitate: unele PMUD-uri rămân neaplicate sau sunt depășite	Corelare PMUD-uri la nivel regional: armonizarea celor 28 de planuri de mobilitate într-o viziune unitară	Discontinuitate strategică: schimbarea administrațiilor locale duce la abandonarea proiectelor în curs
28 PMUD-uri elaborate în regiune + PMUD Hunedoara (la nivel de județ) — bază amplă de planificare	Absența unui organism regional cu rol de coordonare a transportului public — fiecare județ acționează independent	Platformă de coordonare regională: ADI Regională de Transport cu competențe de planificare, contractare și monitorizare	Persistența fragmentării: fără coordonare regională, investițiile se duc la dublă, rutele se suprapun, eficiența scade
Transferul facil al călătorilor din autogări către transportul local în Timișoara, Deva — intermodalitate incipientă	Autogări administrate exclusiv privat (14 licențiate ARR) sau inexistența facilităților — calitate variabilă, lipsa informării unificate	Transformarea autogărilor în noduri intermodale moderne: informare unificată, acces la metro/județean/Express, facilități de P+R	Lipsă investiții publice în autogări: administrarea privată nu garantează standarde minime de confort și informare
Experiență în gestionarea proiectelor europene complexe: ADR Vest, ADI-uri, municipalități — capacitate administrativă dovedită	Existența sărăciei în transporturi: 369 localități (77%) cu conectivitate sub nivelul «Bine» — populație vulnerabilă izolată	Platformă regională de informare: aplicație unică de planificare a călătoriei cu toate modurile de transport din regiune	Creșterea costurilor de transport pentru persoanele vulnerabile: prețul carburanților, lipsa alternativelor de transport public
Date și analiză disponibile: bază de date cu 1.394 localități, 5.584 curse/zi, scoring pe 6 categorii — fundament pentru decizii informate	Lipsa unui sistem unificat de date despre transportul public: fiecare operator are propriul sistem, fără interoperabilitate	Implementarea unui sistem regional de e-ticketing și open data — transparență, monitorizare performanță, planificare bazată pe date	Riscul de a pierde fereastra de oportunitate: fondurile PR Vest 2021-2027 și FTJ au termene stricte de contractare

5. Viziunea de dezvoltare a transportului public regional și direcții de acțiune

5.1. Viziune de dezvoltare privind transportul durabil în Regiunea Vest

Viziunea de dezvoltare a transportului public presupune o abordare pe trei niveluri ierarhice de transport, funcționând succesiv:

Nivel 1 — Colectare locală: Transportul local/urban și metropolitan (SMTT, ADR TP Arad, Green Line Valea Jiului, ADI TP Caransebeș), respectiv cel județean conectează cetățenii din localitățile mici către hub-urile locale care pot fi reședințe de comună, UAT-uri cu populație mai mare de 5.000 locuitori.

Nivel 2 — Alimentare hub-uri: Transportul județean colectează călătorii din hub-urile locale către nodurile principale aflate de regulă în Municipiile și Municipiile reședință de județ ale regiunii.

Nivel 3 — Legături Express: Rutele Express regionale noi conectează nodurile principale între ele constituind coloana vertebrală a transportului regiunii. Cursele sunt caracterizate de, frecvență ridicată, opriri limitate și timp de parcurs optimizat de infrastructura de mare viteză din cadrul regiunii.

Obiectivul principal reprezintă conectarea localităților din regiune cu populația de peste 5.000 de locuitori la curse de transport public cu frecvența de cel puțin o cursă la o oră, în timpul zilei, pentru a se putea deplasa la locul de muncă, pentru a avea acces la servicii esențiale, respectiv pentru a se deplasa în scop recreațional.

Planificarea curselor de transport public și frecvența acestora se va realiza în concordanță cu mersul trenurilor care să reprezintă o alternativă pentru mobilitatea populației creându-se astfel o complementaritate între cele două sisteme de transport rutier și feroviar.

5.2. Direcții de dezvoltare și proiecte la nivel regional

Pentru implementarea optimă a sistemului de transport public integrat la nivel regional, se propune dezvoltarea acestuia în mai multe etape, ținând cont de dezvoltarea dinamică la nivel regional.

Etapă 1 — Coridoare interjudețene Express (2026-2027):

Prima etapă vizează crearea **cadrului instituțional** necesar funcționării sistemului și crearea unei **rețele primare de coridoare Express** între principalele **Municipii Reședință de județ, Municipii și nodurile regionale**:

Tabel 12 – Rute transport public propuse pentru Etapa 1

Cod	Traseu	Justificare
E1	Timișoara - Arad	Ruta fanion express Timișoara - Arad fără opriri, utilizând Autostrada A1 și Drumul de legătură Timișoara – A1
E2	Timișoara - Reșița	Asigură legătura direct între cele 2 MRJ din județele alăturate TM și CS utilizând cel mai scurt traseu prin DN 59 și DN 58B
E3	Timișoara - Deva - Hunedoara	Cea mai rapidă și directă rută Timișoara - Deva
E4	Deva - Hațeg - Caransebeș	Asigură legătura între cele 3 magistrale
E5	Timișoara — Lugoj — Caransebeș — Hațeg — Hunedoara – Deva - Orăștie	Cursă directă lungă. Complementară cu CF, asigură legătura între magistrale
E6	Brad – Deva – Hunedoara – Hațeg - Petroșani	Asigură coloana vertebrală a rețelei de transport pe direcția N-S a jud. Hunedoara

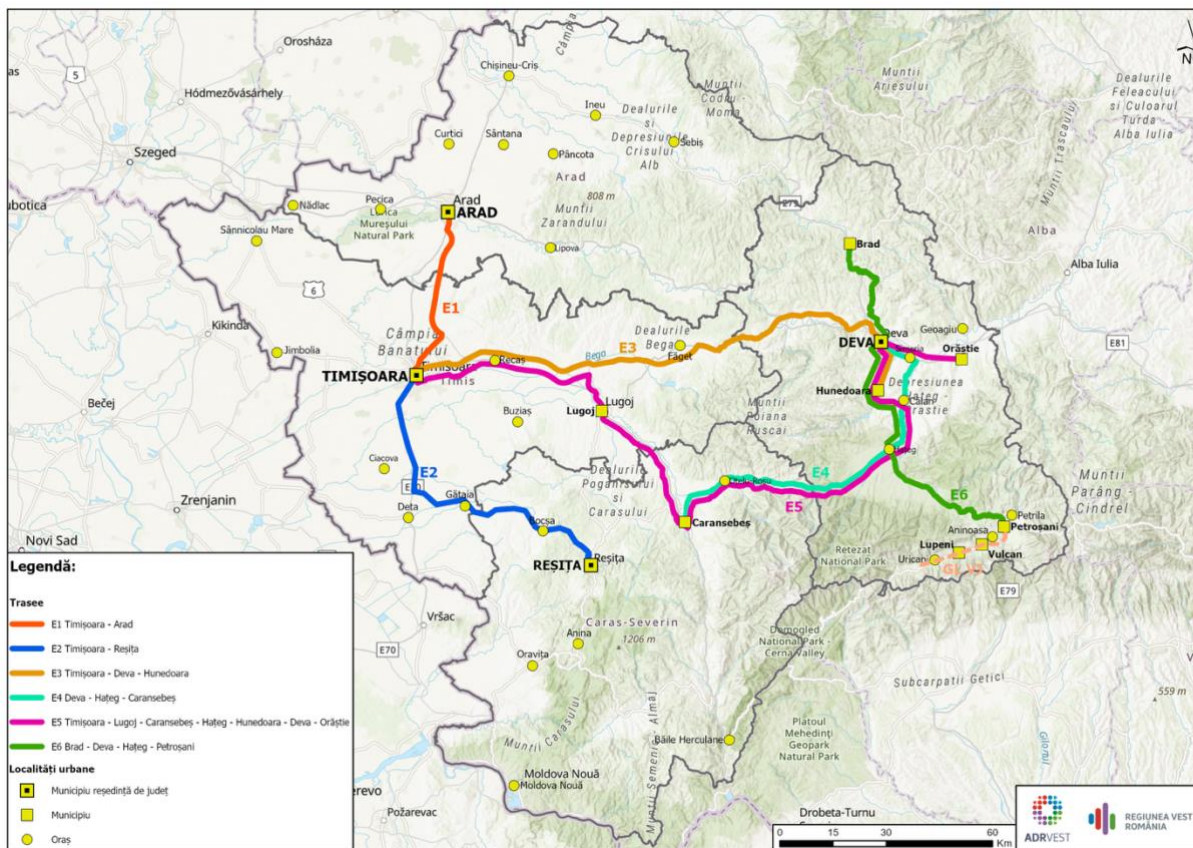


Fig. 31 – Harta rutelor Express Propuse în Etapa 1

În această etapă, **toate Municipiile Reședință de Județ și Municipiile** din Regiune sunt conectate la **serviciul regional de transport public**.

Rutele care pornesc din Municipiul Timișoara pot asigura o **conexiune facilă** a regiunii și cu **Aeroportul Internațional Timișoara**.

În weekend, frecvența curselor Express poate fi diminuată, dar rutele se pot extinde către **punctele de interes și stațiunile turistice** din cadrul regiunii Vest.

În cazul unor evenimente excepționale, precum festivaluri, manifestări culturale, sportive sau alte evenimente cu afinență ridicată de participanți, serviciile de transport public vor putea fi adaptate temporar, prin ajustarea frecvențelor de circulație și/sau a traseelor, în funcție de necesitățile de mobilitate generate de aceste evenimente.

Detaliile operaționale ale traseelor vor reieși din cadrul studiilor tehnice de specialitate.

Tabel 13 – Exemple de puncte de interes și stațiuni turistice propuse a fi deservite în weekend:

Cod	Traseu	Justificare
E1W	Timișoara – Arad – Ghioroc – Șiria – Pâncota – Ineu - Sebiș - Moneasa	Creșterea accesibilității turistice în zona podgoriei Aradului, stațiuni turistice Ghioroc, Ineu și Moneasa.
E2W	Timișoara – Reșița/Văliug – Anina – Oravița – Moldova Nouă	Asigură legătura din Timișoara cu, Reșița, stațiunea turistică Semenice, Anina, Oravița, Moldova Nouă, inclusiv pentru calea ferată turistică Oravița – Anina (monument istoric cod LMI CS-II-a-A-10949.02)
E3W	Deva – Orăștie – Geoagiu Băi / Sarmizegetusa Regia	Legătură cu Stațiunea turistică Geoagiu Băi și Monumentul istoric patrimoniu UNESCO Sarmizegetusa Regia
E4W	Timișoara — Buziaș - Lugoj — Caransebeș— Băile Herculane/Muntele Mic	Asigură legătura dintre Timișoara și stațiunile turistice Buziaș, Muntele Mic, Băile Herculane
E6W	Vața de Jos – Brad – Deva – Hunedoara - Hațeg - Petroșani	Asigură legătura principalele zone ale Județului Hunedoara pe direcția N-S, inclusiv cu stațiunea turistică de interes local Vața de Jos

Tabel 14 – Proiecte și măsuri propuse Etapa 1 Rute Express pilot

Nr. Crt	Denumire proiect	Valoare	Sursa de finanțare
1	Achiziție 20 Mijloace de transport public , inclusiv stații de încărcare, sistem e-ticketing, informare pasageri, monitorizare flotă, integrare cu ceilalți operatori	16.000.000 Euro	PR Vest 2021-2027, Buget local, Alte surse
2	Investiții punctuale în crearea facilităților în stațiile de pasageri: locuri de odihnă, informare în timp real pasageri, măsuri de accesibilitate pentru persoane cu dizabilități, respectiv investiții în spațiile de garare pentru mijloacele de transport public.		

Tabel 15 – Tabel Proiecte și Măsurile complementare Etapa 1:

Nr. Crt	Denumire proiect	Justificare
1	Transport Metropolitan zona Brad	Planificare integrată transport metropolitan între Municipiul Brad și comunele adiacente, facilitează accesibilitatea pasagerilor din toată zona
2	Transport Metropolitan zona Reșița	Planificare integrată transport metropolitan între Municipiul Reșița, Orașele Bocșa, Anina, Oravița și comunele adiacente. Facilitează accesibilitatea pasagerilor din zonă și se creează legături cu zonele turistice
3	Transport integrat zona Deva – Hunedoara - Orăștie	Planificare integrată transport metropolitan între Municipiile Deva, Hunedoara, Orăștie, orașele Simeria, Călan și comunele adiacente.
4	Modernizarea infrastructurii de tramvai suburban Arad - Ghioroc	Colectează populația localităților din zona periurbană situate la Est de Municipiul Arad, asigurând un transport curat separat de traficul rutier către stațiunea turistică de interes local Ghioroc.
5	Extinderea rutelor și creșterea frecvențelor serviciilor de transport metropolitane existente.	Consolidarea localităților respective a rolurilor de HUB-uri de interes regional.
6	Transport integrat în zona periurbană a Municipiului Lugoj	Consolidarea Municipiului Lugoj în rolul de HUB de interes regional.

Etapa 2 — Consolidarea HUB-urilor regionale și extinderea serviciului (2029-2032):

În **Etapa a doua**, se propun următoarele obiective strategice:

- **Conectarea tuturor localităților cu o populație de peste 5.000 locuitori la sistemul de transport public.**
- **Extinderea traseelor și crearea unor coridoare complementare a rețelei de pentru a crește gradul de accesibilitate a locuitorilor regiunii la transportul public de calitate.**

- **consolidarea capacității HUB-urilor regionale** pentru mobilitatea pasagerilor între celelalte moduri de transport public, prin investiții în infrastructură – **autogări și noduri intermodale**.

Localitățile cu populația de peste **5.000 locuitori**, conectate insuficient sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 16 – Conectarea localităților cu populația peste 5.000 locuitori

Localitate	Jud.	Pop.	Propunere conexiuni
DUMBRĂVIȚA	TM	20,014	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Timișoara, SMTT
BOCȘA	CS	12,949	Înființarea unui ADI Transport public Reșița
SÂNTANA	AR	11,164	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Arad ADITP Arad
SÂNNICOLAU MARE	TM	10,627	Înființarea de noi trasee de transport public județean complementare cu mersul trenurilor
PECICA	AR	10,613	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Arad ADITP Arad
JIMBOLIA	TM	10,179	Înființarea de noi trasee de transport public județean
ORAVIȚA	CS	7,739	Creșterea conexiunilor cu Moldova Nouă, Reșița și Timișoara
CURTICI	AR	7,279	Asigurare trasee localități complementare prin ADITP Arad sau transport județean
LIPOVA	AR	7,191	Creare conexiune Lipova – Timișoara. În relația Lipova – Arad și Lipova – Deva, se asigură conexiunea pe calea ferată
NĂDLAC	AR	6,713	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Arad ADITP Arad, complementar cu mersul trenurilor.
SĂCĂLAZ	TM	6,482	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Timișoara, SMTT
MOȘNIȚA VECHE	TM	6,230	Creșterea numărului de curse cu Municipiul Timișoara, SMTT

MOLDOVA NOUĂ	CS	6,034	Creșterea numărului de curse către Oravița – Timișoara, respectiv Reșița.
PÂNCOTA	AR	5,455	Se propune extinderea rutelor și îmbunătățirea conexiunilor cu Arad și Ineu.
ȘIRIA	AR	5,413	Se propune extinderea rutelor și îmbunătățirea conexiunilor cu Arad și Ineu.
DETA	TM	5,066	Creșterea conexiunilor cu Timișoara, respectiv, Reșița

Tabel 17 – Rute transport public orientative propuse pentru Etapa 2

Cod	Traseu	Justificare
R1	Arad – Șiria – Pâncota – Ineu – Sebiș – Brad	Crearea unei conexiuni indirecte între Arad și Deva, pentru deservirea locuitorilor de pe Valea Crișului Alb.
R2	Timișoara – Deta – Gătaia – Bocșa - Reșița	Crearea unei conexiuni alternative între Timișoara și Reșița, unind și orașele Deta, Gătaia și Bocșa.
R3	Timișoara – Jimbolia – Sânnicolau Mare	Nu există în prezent legătură auto Jimbolia, iar legătura cu Sânnicolau mare oferă o alternativă legăturii feroviare.
R4	Arad – Pecica - Nădlac	Se propune creșterea frecvenței și capacității pentru conexiunea orașelor Pecica și Nădlac, complementar cu legătura feroviară.
R5	Arad - Curtici – Sântana – Pâncota - Ineu	Crearea unei conexiuni ale Municipiului Arad cu orașele Curtici, Sântana și Pâncota, și Ineu, transversal față de DN 79 Arad – Oradea.

R6	Timișoara - Lipova	Creare conexiune Lipova – Timișoara. În relația Lipova – Arad și Lipova – Deva, se asigură conexiunea pe calea ferată.
R7	Timișoara – Buziaș - Lugoj	Creează un traseu alternativ de la Timișoara către Lugoj, prin stațiunea turistică de interes național, Buziaș
R8	Reșița – Anina – Oravița – Moldova Nouă	Conectează Municipiul Reșița de zone turistice a județului Caraș-Severin, precum Oravița – Anina, Sasca Montană, Cheile Nerei, Zona Moldova Nouă.
R9	Caransebeș – Băile Herculane	Asigură legătura din HUB-ul regional Caransebeș către stațiunea turistică de interes național Băile Herculane

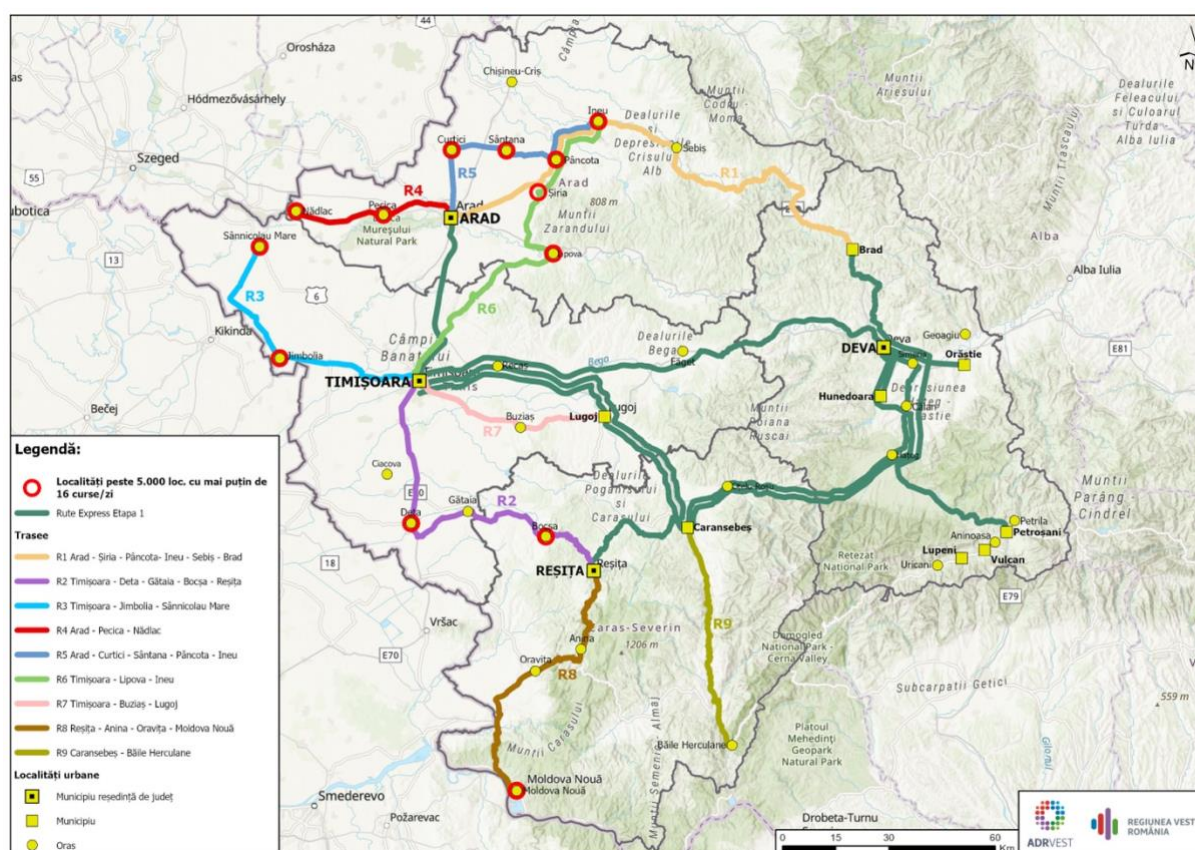


Fig. 32 – Harta rutelor Express orientative Propuse în Etapa 2

O dată cu rutele orientative propuse în Etapa 2, în regiune se creează o **rețea compactă** care asigură conexiuni între punctele de interes ale regiunii pe **principalele culoare de circulație**.

Având o rețea primară consolidată de transport public având în vedere și proiectele de modernizare ale principalelor magistrale de cale ferată din regiune, se impune creșterea accesibilității populației din zonele izolate la rețeaua principală de transport public pentru **scăderea gradului de sărăcie în transporturi**. În acest sens, se propune **crearea unor rute locale de transport** cu microbuze, inclusiv **introducerea conceptului de Transport public la cerere** pentru comunitățile îndepărtate, pentru conexiunea cu rețeaua primară de transport public sau HUB-urile locale și regionale.

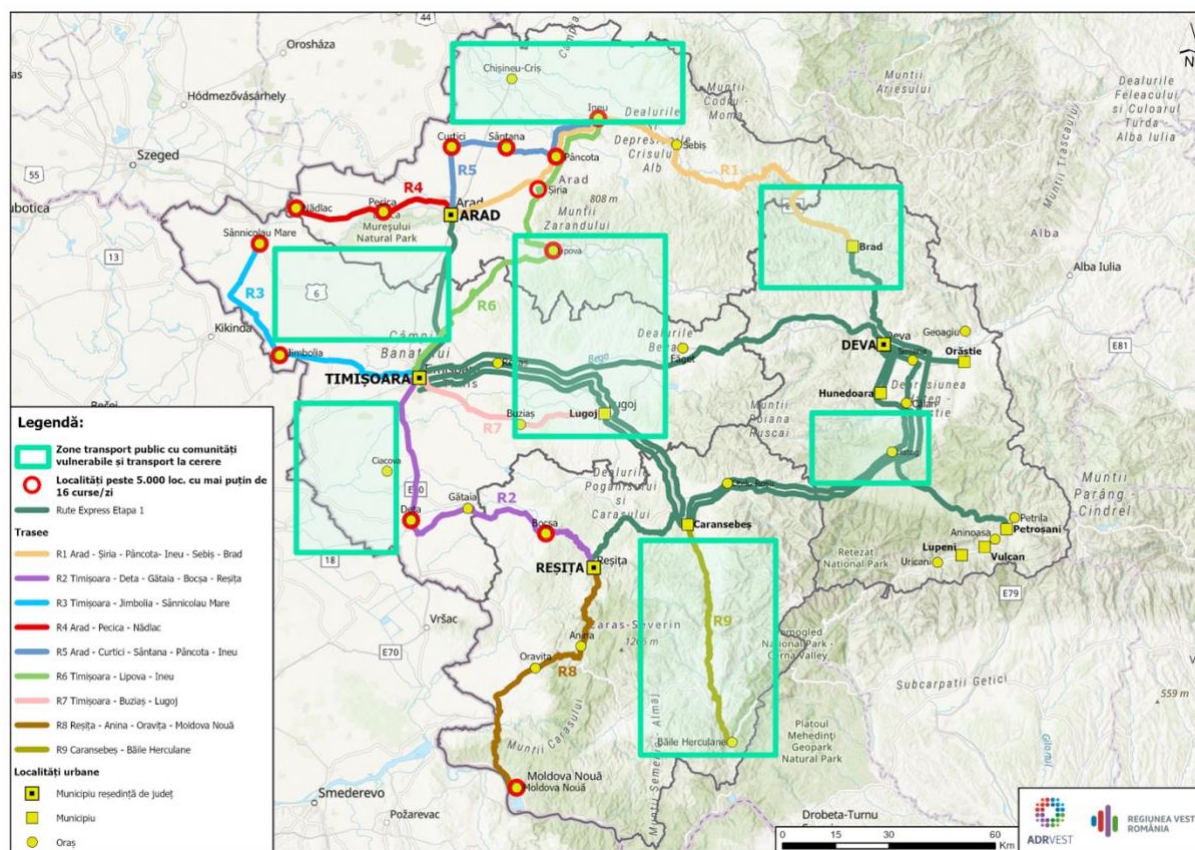


Fig. 33 – Harta rutelor Express orientative Propuse în Etapa 2 însoțite de Transport în zone locale și Transport public la cerere

Exemple de **zone** care se pretează pentru dezvoltarea transportului în zone locale și transportului la cerere pentru **scăderea gradului de sărăcie în transporturi**:

- Zona de Nord a județului Arad;

- Comunitățile din Câmpia Banatului;
- Comunitățile din zona Lipova – Lugoj;
- Zona de Sud a județului Timiș;
- Comunitățile din zona Brad;
- Comunitățile din zona Hațeg – Hunedoara;
- Comunitățile din zona culoarului Timiș-Cerna între Caransebeș și Băile Herculane.

Tabel 18 – Proiecte și măsuri propuse Etapa 2

Nr. Crt	Denumire proiect	Valoare	Sursa de finanțare
1	Achiziție 30 Mijloace de transport public , inclusiv stații de încărcare pentru deservirea rutelor de transport public propuse	21.000.000 Euro	Programe finanțare europeană post 2027, Buget local, Alte surse
2	Achiziție 25 Mijloace de transport public de mică capacitate , inclusiv infrastructura de încărcare aferentă.	10.000.000 Euro	
3	Investiții în HUB-uri regionale: Autogări cu rol de nod intermodal cu prioritate în Municipiile Reședință de Județ, Municipii, Orașe deservite de transportul public. Stații de transport public pentru asigurarea transferului facil între modurile de transport public local, regional și național și modurile de mobilitate activă.	20.000.000 Euro	
4	Construire și modernizare depouri și autobaze pentru sistemul de transport public regional.	20.000.000 Euro	

Tabel 19 – Proiecte și Măsuri complementare Etapa 2:

Nr. Crt	Denumire proiect	Justificare
---------	------------------	-------------

1	Planificarea și coordonată Integrarea completă a transportului public în regiune	Autoritatea regională de transport public va planifica integrat tot transportul public de interes regional.
2	Introducerea serviciilor de Tren Metropolitan și Tram-Train în jurul Municipiilor Reședință de Județ.	Se propune crearea serviciilor de tren metropolitan în jurul Municipiilor reședință de Județ prin modernizarea și utilizarea rețelei extinse de căi ferate din proximitatea acestora.

Etapă 3 — Integrarea completă a rețelei regionale și extinderea la nivel interregional și transfrontalier (Post 2034):

În cea de-a treia etapă se propune consolidarea rolului Regiunii Vest ca pol de conectivitate, prin extinderea serviciilor de transport public către regiunile învecinate, respectiv dezvoltarea legăturilor transfrontaliere. Se propune introducerea unor conexiuni pe principalele axe de circulație, precum și operaționalizarea unor rute transfrontaliere de interes regional cu Ungaria și Serbia. Această etapă urmărește creșterea mobilității forței de muncă, facilitarea accesului la servicii și oportunități economice, precum și integrarea rețelei regionale în coridoarele europene de transport, prin parteneriate instituționale și armonizarea serviciilor la nivel interregional și transfrontalier.

Tabel 20 – Rute transport public orientative propuse pentru Etapa 3

Cod	Traseu	Justificare
Rute Interregionale:		
IR1	Deva – Orăștie – Alba Iulia – Cluj Napoca	Asigurarea legăturilor cu regiunile punctele de interes din regiunile învecinate.
IR2	Deva - Sibiu	
IR3	Deva – Târgu Jiu - Craiova	
IR4	Timișoara – Arad - Oradea	
Rute Transfrontaliere:		
INT1	Timișoara – Sânnicolau Mare – Mako (HU)– Szeged (HU)	Crearea unei conexiuni între cele două mari centre universitare: Timișoara și Szeged, precum și între stațiunile turistice Sânnicolau Mare și Mako (HU).
INT2	Arad – Pecica – Turnu – Battonya (HU)	Asigurarea unei legături transfrontaliere pentru mobilitatea

		populației din comunitățile Pecica și Battonya (HU)
INT3	Chișineu Criș – Vărșand – Gyula (HU) – Bekescsaba (HU)	Crearea unei conexiuni între zona de Nord a județului Arad și zona turistică a județului Bekes (HU), orașele Gyula (HU) și Bekescsaba (HU)
INT4	Timișoara – Moravița – Vrșac (SRB)	Crearea unei conexiuni cu orașul situat în Serbia, de unde se poate realiza conexiune cu transportul public spre Belgrad.
INT5	Reșița – Anina – Oravița – Moldova Nouă – Golubac (SRB)	Asigurarea unei legături pentru sprijinirea turismului în Banatul Montan

Crearea rutelor locale de transport va ține cont de rețeaua de infrastructură feroviară, mersul trenurilor astfel încât să se creeze soluții alternative pentru mobilitatea populației din zonele izolate, prin aceasta creându-se o complementaritate a celor două sisteme de transport feroviar și rutier conducând la dezvoltarea zonelor prin păstrarea alternativei la transport și nu prin eliminarea uneia dintre ele. Necesitatea dezvoltării transportului feroviar este utilă pentru diminuarea efectelor poluării mediului înconjurător acesta fiind catalogat ca cel mai nepoluant sistem de transport.

În completarea acestor măsuri, se va urmări dezvoltarea unui sistem de transport multimodal integrat la nivel regional, prin asigurarea interconectării eficiente între transportul feroviar, rutier și alte forme de mobilitate (transport urban, velo), prin dezvoltarea punctelor de transfer intermodal (gări, terminale), corelarea orarelor de circulație și implementarea unor soluții de ticketing integrat, astfel încât să se faciliteze deplasări continue și eficiente pentru utilizatori, să se crească accesibilitatea zonelor deservite și să se contribuie la atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă. În acest context, transportul feroviar de călători, are un rol esențial în structura transportului multimodal, reprezentând coloana vertebrală a mobilității pe distanțe medii și lungi, având în vedere eficiența economică superioară și nivelul redus al emisiilor de carbon comparativ cu alte moduri de transport, în timp ce transportul rutier (autobuzele) asigură distribuția pe distanțe scurte și conectivitatea locală, realizând astfel un sistem complementar, eficient și sustenabil.

5.3. Cadrul instituțional la nivel metropolitan și regional

În scopul înființării **unui Sistem de Transport inter și intrajudețean**, integrat, este necesară **asocierea autorităților publice**, dincolo de limitele teritoriale ale județelor existente, pentru a crea o rețea coerentă și o conectivitate optimă la nivelul regiunii.

În acest sens, se propune **organizarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI)** care va avea rolul de **Autoritate Regională de Transport Public la nivel Regional**.

Cadrul instituțional existent al transportului public în Regiunea Vest funcționează pe patru paliere distincte și necorelate: local (42 de localități), metropolitan (4 ADI-uri), județean (4 consilii județene) și interjudețean (operatori privați licențiați de ARR). Fiecare palier funcționează pe baza propriei programări, cu tarife distincte, fără integrare tarifară sau informațională și fără coordonarea orarelor de circulație. Rezultatul direct al acestei fragmentări este că un cetățean care dorește să se deplaseze, de exemplu, din Reșița în Timișoara trebuie să utilizeze succesiv moduri de transport diferite, cu bilete separate, fără garanția conexiunii între curse.

Niciuna dintre autoritățile existente nu are competența legală de a planifica, organiza și gestiona un serviciu de transport public integrat la nivel regional, care să depășească limitele unui singur județ. Consiliile județene au competență exclusiv pe teritoriul propriului județ, ADI-urile metropolitane sunt limitate la zona periurbană a municipiilor, iar ARR administrează transportul interjudețean fără instrumente de impunere a obligațiilor de serviciu public. Această lacună instituțională face imposibilă crearea unui sistem integrat de transport la nivel regional.

Înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară la nivel regional este soluția legală prevăzută atât de Legea nr. 92/2007, cât și de Legea nr. 51/2006 și de Codul administrativ (OUG nr. 57/2019), care permit asocierea unităților administrativ-teritoriale din județe diferite pentru furnizarea în comun a serviciilor publice. ADI Regională de Transport Public va avea calitatea de autoritate competentă în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, putând să încheie contracte de servicii publice, să definească obligații de serviciu public și să acorde compensații operatorilor.

Precedentul instituțional european confirmă viabilitatea acestui model. Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în jurisprudența sa, a recunoscut că asociațiile intercomunale de transport constituite de mai multe colectivități teritoriale pot acționa ca autoritate competentă în sensul art. 2 lit. (b) din Regulamentul nr.

1370/2007, așa cum este cazul Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (Asociația intercomunală de transporturi Rhein-Sieg, Germania). Acest model de cooperare intercomunală regională este larg răspândit în statele membre ale UE, unde autorități regionale de transport integrat coordonează serviciile publice de transport pe teritorii care transcend limitele administrative tradiționale.

Membrii fondatori ai ADI Regionale vor fi cele 4 consilii județene (Arad, Caraș-Severin, Hunedoara, Timiș), la care ulterior pot adera municipiile reședință de județ și orașele principale ale regiunii și orice unitate administrativ-teritorială din regiune. ADI va funcționa ca structură de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, în conformitate cu prevederile OUG nr. 57/2019.

Obiectivele generale ale Asociației vor fi:

- Înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a Serviciului public de transport în comun din cadrul asociației, la nivel regional;
- Îmbunătățirea mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare și coordonată a serviciilor publice de transport local, județean și interjudețean în cadrul regiunii;
- Stabilirea politicilor ce vizează planificarea strategică, monitorizarea și avizarea activităților privind autorizarea, organizarea, gestionarea și controlul funcționării la nivelul regiunii, pentru transportul rutier, pe șină sau pe apă, inclusiv alte sisteme de transport alternativ.

Atât programul integrat de transport, cât și politica tarifară se propun a se realiza etapizat, funcție de posibilitățile de dezvoltare disponibile.

În planificarea serviciului de transport se va ține cont de existența altor ADI de transport public local și a altor sisteme de transport public existente locale, județene și naționale.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară sunt structurile de cooperare cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, înființate, în condițiile legii, de unitățile administrativ-teritoriale pentru realizarea în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori pentru furnizarea în comun a unor servicii publice.

Modul de organizare, guvernanta și aspectele legate de finanțarea acestor asociații se regăsesc în **OUG nr. 57/2019** privind Codul Administrativ, reactualizată.

Obiectivele specifice ale Asociației vor fi:

- a. Elaborarea și aprobarea strategiei de dezvoltare a Serviciului;
- b. Monitorizarea derulării proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- c. Constituirea interfeței pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a Serviciului, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
- d. Elaborarea și aprobarea caietului/caietelor de sarcini și regulamentului/regulamentelor Serviciului;
- e. Elaborarea documentației aferentă procedurii de stabilire a modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice;
- f. Elaborarea și aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acesta - în cazul gestiunii delegate, respectiv documentația aferentă modalității de gestiune directă;
- g. Încheierea contractului/contractelor cu operatorii, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre implicate, care vor avea împreună calitatea de delegatar, astfel cum este prevăzut de art. 30 din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. În funcție de specificul activităților care compun Serviciul, delegatar pot fi toți membrii Asociației pentru toate activitățile sau numai o parte din aceștia pentru anumite activități;
- h. Monitorizarea executării contractului/contractelor încheiate cu operatorul/operatorii și informarea regulată a membrilor săi despre aceasta, urmărirea îndeplinirii obligațiilor asumate de operatori, îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea Serviciului furnizat utilizatorilor, și, potrivit mandatului primit și în conformitate cu prevederile contractuale, aplicarea penalităților contractuale
- i. Identificarea și propunerea oricăror acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- j. Îmbunătățirea planificării investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

Operarea acestui serviciu, se va realiza de către un **Operator Regional de Transport Public** în baza unui **Contract de Servicii Publice** conform

Regulamentului (CE) 1370/2007. Regulamentul pune la dispoziția autorității competente **două modalități de atribuire** a contractului de servicii publice, între care ADI Regională va opta pe baza unui studiu de fundamentare a modalității de gestiune, în condițiile Legii nr. 51/2006:

(i) gestiunea directă, prin atribuirea directă a contractului către un **operator intern**, în condițiile art. 5 alin. (2) din Regulament; sau

(ii) gestiunea delegată, prin atribuirea contractului către un operator – inclusiv un **operator privat** – selectat în urma unei **proceduri competitive de atribuire**, în condițiile art. 5 alin. (3) din Regulament.

(i) Gestiunea directă – atribuirea către un operator intern

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede la art. 5 alin. (2) că orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea competentă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor departamente. Această entitate poartă denumirea de „operator intern” (in-house operator).

Operatorul Regional va fi constituit ca societate pe acțiuni cu capital integral public, deținut de unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI, în conformitate cu prevederile OUG nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice. Contractul de Servicii Publice încheiat între ADI și Operatorul Regional va defini: rețeaua de trasee operate (cu accent pe rutele Express interjudețene și intrajudețene), frecvențele minime pe fiecare traseu, standardele de calitate (tipuri de vehicule, accesibilitate, informații călători), politica tarifară integrată la nivel regional, indicatorii de performanță și sancțiunile aferente, precum și compensația de serviciu public calculată conform Anexei la Regulamentul 1370/2007, pentru evitarea supracompensării.

Conform art. 5 alin. (2) din Regulamentul 1370/2007, operatorul intern are obligația de a presta serviciul pe teritoriul autorității competente (teritoriul ADI Regionale) și nu poate participa la licitații competitive organizate în afara acestui teritoriu. De asemenea, subcontractarea unei părți a serviciului către terți este posibilă, cu condiția ca operatorul intern să presteze el însuși partea majoră a serviciului. Aceste restricții asigură concentrarea resurselor pe nevoile de mobilitate ale cetățenilor din Regiunea Vest.

(ii) Gestiunea delegată – atribuirea prin procedură competitivă

Alternativ, ADI Regională poate atribui Contractul de Servicii Publice unui operator selectat printr-o **procedură competitivă de atribuire**, în conformitate cu art. 5 alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Această modalitate permite delegarea gestiunii serviciului către **orice operator de transport public, indiferent de forma de proprietate – public sau privat** – care îndeplinește criteriile de calificare și selecție stabilite prin documentația de atribuire. Procedura competitivă de atribuire este **deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței, tratamentului egal și nediscriminării**, astfel cum prevede în mod expres art. 5 alin. (3) din Regulament. Contractul se atribuie pe baza ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, mecanism care poate contribui la optimizarea costurilor serviciului și a nivelului compensației de serviciu public. Spre deosebire de operatorul intern – care, potrivit art. 5 alin. (2), este obligat să presteze serviciul exclusiv pe teritoriul autorității competente și nu poate participa la proceduri competitive organizate în afara acestuia, operatorul selectat prin procedură competitivă nu este supus acestei restricții teritoriale, selecția fiind deschisă oricărui operator calificat.

Regimul juridic aplicabil procedurii competitive de atribuire este determinat de **natura contractului, în funcție de alocarea riscului de exploatare**, potrivit art. 5 alin. (1) din Regulament:

- în cazul în care contractul îmbracă forma unei **concesiuni de servicii** – operatorul preluând riscul de exploatare, atribuirea se realizează cu aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, procedura urmând regulile de la art. 5 alin. (3), coroborate cu **Legea nr. 100/2016** privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii;
- în cazul în care contractul **nu îmbracă forma unei concesiuni** – riscul de exploatare rămânând, în mod substanțial, la autoritatea competentă, atribuirea se realizează în conformitate cu legislația privind **achizițiile publice (Legea nr. 98/2016)**, respectiv **achizițiile sectoriale (Legea nr. 99/2016)**, după caz, potrivit trimiterii exprese din art. 5 alin. (1) din Regulament.

Indiferent de modalitatea de atribuire aleasă, Contractul de Servicii Publice va defini în mod obligatoriu **obligățiile de serviciu public**, parametrii pe baza cărora se calculează compensația – cu respectarea regulilor din **Anexa la Regulament**, pentru evitarea supracompensării, precum și natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate, conform art. 4 din Regulament. Durata contractului de servicii publice pentru transportul cu autobuzul nu va depăși **10 ani**, cu posibilitatea prelungirii în condițiile art. 4 din Regulament.

Relația între ADI Regională (ca autoritate competentă) și Operatorul Regional (ca operator al serviciului regional integrat) nu afectează funcționarea operatorilor existenți la nivel metropolitan, județean sau local. Serviciul regional integrat vine în completarea serviciilor existente, oferind legăturile Express interjudețene și intrajudețene care lipsesc în prezent din oferta de transport public. Integrarea tarifară și informațională cu operatorii existenți se va realiza prin acorduri de cooperare încheiate de ADI, permițând călătorilor utilizarea unui singur tip de legitimare de călătorie pentru întregul lanț de deplasare.

5.4. Plan de măsuri

Nr. Crt.	Acțiuni	Perioadă
ETAPA 1		
1	Elaborare Document Strategic Transport și Mobilitate și Studiu de Oportunitate Achiziție echipamente și mijloace de transport pentru Etapa 1	2025-2026
2	Înființare ADI Transport Public la nivel Regional.	2026
3	Achiziție 20 mijloace de transport public electrice + 4 stații încărcare rapidă pentru deservirea rutelor Express.	2026-2027
4	Înființare platformă digitală pentru e-ticketing, monitorizare flotă , etc. la nivel regional, care să integreze toți operatorii de transport rutieri și feroviari, publici și privați, inclusiv prin intermediul platformelor naționale.	2027-2028
5	Lansare serviciu pilot transport public pe 6 Rute Express.	2027-2028
ETAPA 2		
1	Evaluare rezultate Etapa 1. Analizarea datelor și Planificarea măsurilor necesare pentru extinderea serviciului de transport public prin achiziția unor noi mijloace de transport public.	2029
2	Investiții în Autogări moderne și Stații de transport public care să aibă rolul de HUB-uri intermodale și să asigure conexiunea facilă cu celelalte moduri de transport public.	2030
3	Investiții în Locații de garare și facilități întreținere dedicate.	2030
4	Extindere rețea zone locale izolate și operaționalizare Servicii de Transport public la cerere.	2031-2032
ETAPA 3		
1	Lansarea unor rute interregionale și transfrontaliere.	Post 2033

6. ANEXE

Anexa A - Cadrul strategic al Uniunii Europene

Nr. crt.	Document
1	Pactul Verde European
2	Comunicare COM(2020) a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului
3	Regulamentul (UE) 2024/1679 AL Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport
4	Recomandarea (UE) 2023/550 A Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile
5	Regulamentul (UE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
6	Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007
7	Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023 de modificare a Directivei 2010/40/UE
8	Directiva nr. 1161/2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
9	Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023
10	Regulamentul (UE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune
11	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri
12	Regulamentul (UE) NR. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile
13	Strategia Europeană pentru Persoanele cu Dizabilități – „Un angajament reînnoit pentru o Europă fără bariere” (2010 – 2020)/ domeniul de acțiune 1: accesibilitate
14	Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, ratificată de Parlamentul României prin Legea nr.221 din 11 noiembrie 2010 articolul 9: accesibilitate
15	Actul European pentru Accesibilitate (European Accessibility Act) tradus prin Directiva Europeană pentru accesibilizare la bunuri și servicii pentru persoanele cu dizabilități, directivă aflată în proces de negociere la nivelul statelor membre;

Anexa B - Cadrul strategic și legislativ din România

Nr. crt.	Document
1	Master Planul de Transport – Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport 2020-2030
2	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030
3	Strategia Națională privind Schimbările Climatice
4	Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă
5	Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030
6	Strategia energetică a României 2019-2030, cu perspectiva anului 2050, proiect
7	Strategia de dezvoltare teritorială a României - România policentrică 2035
8	Raportul de țară din 2020 privind România - Comisia Europeană
9	Strategia națională privind promovarea egalității de șanse și de tratament între femei și bărbați și prevenirea și combaterea violenței domestice pentru perioada 2021-2027;
10	Strategia națională privind drepturile persoanelor cu dizabilități 2022-2027;
11	Programul Național de Reformă 2020
12	Strategia Guvernamentală pentru dezvoltarea sectorului întreprinderilor mici și mijlocii și îmbunătățirea mediului de afaceri din România Orizont 2020
13	Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare Inteligentă 2021-2027
14	Strategia națională privind incluziunea socială și reducerea sărăciei pentru perioada 2021-2027
15	Strategia privind reducerea părăsirii timpurii a școlii în România
16	Legea nr. 51 din 2006, privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată în 2021
17	Legea nr. 92 din 2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, actualizată în 2022
18	Ordonanța nr. 27 din 2011 privind transporturile rutiere, actualizată prin Ordonanța de Urgență nr. 141 din 2024
19	Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind Mobilitatea urbană durabilă
20	Legea 246/2022 privind zonele metropolitane
21	Ordonanța de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare
22	Programul de acțiune pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare și transferul modal către calea ferată al fluxurilor de transport de călători și marfă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1302/2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1257 din 31 decembrie 2021, cu modificările și completările ulterioare
23	Hotărârea Guvernului nr. 187/2023 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor art. 11 ² din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare
24	Hotărârea Guvernului nr. 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar
25	contractele de servicii publice pentru transportul feroviar de călători, gestionate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, aprobate prin HG. nr. 1453/2022, HG nr. 1328/2023, HG. nr. 1778/2025, HG. nr. 1179/2025.

Anexa C - Cadrul strategic regional

Nr. crt.	Document
1	Planurile de mobilitate urbană durabilă 2016-2030
2	Strategia Regională de Specializare Inteligentă 2021-2027
3	Planul pentru Dezvoltare Regională al Regiunii Vest 2021-2027
4	Strategia de Dezvoltare a regiunii 2020-2030