Centralizator întrebări și răspunsuri – consultare publică
Analiza strategică a transportului public și mobilității în Regiunea Vest 2025-2034

Nr. crt.	Propuneri și observații	Răspuns Autoritatea de Management Programul Regional Vest	Soluționare propunere
1.	Municipiul Lugoj, alături de Comunele Victor Vlad Delamarina, Găvojdia, Bârna și Coșteiu au informat că vor implementa în comun până la data de 30.06.2026 un proiect de achiziție a unor mijloace de transport public electrice și a stațiilor de încărcare aferente acestora, respectiv au înființat ADI Transport Lugoj în calitate de membri fondatori la care sunt pregătite să adere și alte UAT-uri din zona periurbană a Municipiului Lugoj. Reprezentanții legali ai UAT-urilor menționate anterior au solicitat **includerea în programul de finanțare** a documentului strategic a posibilității **pentru ADI Transport Lugoj de a achiziționa vehicule electrice, stații de încărcare, investiții în locuri de garare și facilități de întreținere dedicate** pentru extinderea serviciului de transport public astfel încât mobilitatea dintre localitățile cuprinse şi cele care urmează să fie cuprinse în ADI Transport Lugoj să devină mai eficientă, mai sigură și mai accesibilă pentru cetățeni. De asemenea, s-a mai solicitat și operaționalizarea **serviciilor de transport la cerere**, precum și finanțarea pentru **extinderea platformei digitale de e-ticketing.**	Se va ține cont de asocierea UAT-urilor menționate prin înființarea ADI Transport Lugoj și înființarea unui sistem de transport public pentru zona periurbană a Municipiului Lugoj. Având în vedere că Municipiul Lugoj a fost identificat ca unul din principalele HUB-uri, posibilitatea înființării și extinderii sistemului de transport ADI Transport Lugoj este o măsură complementară și se va menționa în cadrul Tabelului 15 – Tabel Proiecte și Măsuri complementare Etapa 1. Măsurile complementare identificate nu fac obiectul finanțării în cadrul Etapei 1, unde este prioritară crearea rețelei primare de coridoare Express. Prezentul document reprezintă o analiză strategică a transportului public în cadrul regiunii și oferă viziunea de dezvoltare pe cele trei niveluri ierarhice de transport, precum și etapele de dezvoltare propuse ținând cont de dezvoltarea dinamică la nivel regional	Solicitarea este parțial preluată.
2.	Urmare a adresei dumneavoastră, înregistrată la Autoritatea Rutieră Română cu nr. 6098/05.03.2026. vă transmitem în format electronic datele solicitate privind operatorii de transport care efectuează curse	Având în vedere că față de ultima situație primită în Decembrie 2025, au fost acordate noi licențe unor operatori de transport, respectiv au fost licențiate noi autogări.	Solicitarea este preluată.

	interjudețene pe raza județelor Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș, precum și situația autogărilor din aceste județe.		
3.	Ref: răspuns solicitare Având în vedere solicitarea dumneavoastră, înregistrată la Registratura Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu nr. 7255/2026, vă transmitem punctul de vedere al direcției de specialitate: Având în vedere că documentul transmis – Analiza strategică a transportului public și mobilității în regiunea vest 2025-2034 - vizează transportul rutier de persoane, specificându-se că obiectul principal al acestuia este „Dezvoltarea unui sistem de transport public la nivel regional", subliniem competența Autorității Rutiere Române A.R.R. privind gestionarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean potrivit „Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011." De altfel cum ne-a fost precizat, acest document a fost înaintat și către respectiva instituție care va comunica setul de date în format electronic cu privire la operatorii de transport rutier care efectuează curse interjudețene pe raza județelor Arad, Caraș-Severin, Hunedoara și Timiș, precum și situația autogărilor din regiune.	Transportul rutier interjudețean contra cost de persoane realizat de operatori privați se află în competența Autorității Rutiere Române, conform legislației menționate, însă Sistemul de transport public regional propus va fi gestionat de către autoritățile publice. Pentru înființarea și operarea acestui serviciu public se propune înființarea unei structuri asociative de tip ADI între UAT-urile din Regiunea Vest, care va avea rolul de autoritate competentă pe raza teritorială respectivă și va putea încheia contracte de servicii publice de delegare a serviciului de transport public în sensul respectării Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 cu modificările și completările ulterioare.	Solicitarea este parțial preluată.
4.	**Ref: Analiza strategică a transportului public și mobilității în Regiunea Vest 2025–2034**		Solicitarea este parțial preluată.

Urmare actului dumneavoastră nr. 2026NOF003941/04.03.2026, înregistrat la Registratura Generală a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu nr.7255/05.03.2026, referitor la proiectul documentului Analiza strategică a transportului public și mobilității în Regiunea Vest 2025–2034, vă comunicăm următoarele:

1. Referitor la pct. 2.3.2, la pag. 17, în enumerarea proiectelor de modernizare de pe rețeaua TEN-T, vă solicităm să luați în considerare și proiectul de modernizare a liniei Timișoara – Stamora Moravița, parte a Rețelei Centrale TEN-T (Core Network) care, în prezent, se află în faza de aprobare a documentației tehnico-economice și pregătire pentru licitație pentru etapa de electrificare.

2. Referitor la capitolul 2 ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE – pct. 2.4.4. Transportul feroviar, la prezentarea operatorilor de transport feroviar de călători s-a precizat că menționat eronat denumirea operatorului național de transport feroviar de călători astfel: „CN CFR CĂLĂTORI SA" în loc de Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „C.F.R. CĂLĂTORI" S.A. (SNTFC „CFR CĂLĂTORI" S.A.);

3. Referitor la capitolul 5:

a) propunem completarea pct. 5.1, ultimul alineat, cu următorul text:

„Cursele de transport public și frecvența acestora trebuie să fie 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."

b) la pct. 5.2 propunem modificarea traseului cu codul E2W, astfel:

Cod	Traseu	Justificare

1. Se va menționa în secțiunea respectivă și proiectul de modernizare a liniei Timișoara – Stamora Moravița.

2. Se va corecta denumirea operatorului național de transport feroviar de călători.

3. a) Se va adăuga o mențiune potrivit căreia, pentru mobilitatea populației, sistemele de transport public rutier și feroviar vor fi complementare în scopul de a oferi o alternativă la utilizarea autoturismului personal.

b) Se va adăuga mențiunea propusă referitoare la conexiunea cu secția de circulație monument istoric Oravița - Anina.

E2W	Timișoara – Lugoj - Caransebeș – Reșița – Anina – Oravița – Moldova Nouă	Asigură legătura din Timișoara cu, Reșița, Anina, Oravița, Moldova Nouă, secția de circulație pe calea ferată Oravița – Anina (monument istoric cod LMI CS – II –a – A- 10949.02)

c) referitor la „Coridoarele expres" prevăzute la pct. 5.2.1 atragem atenția asupra faptului că unele din acele rute sunt deja deservite de transport feroviar, domeniu în care inclusiv o autoritate competentă de serviciu public de nivel local poate atribui noi contracte de servicii publice, în baza art. 11^2 din 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.

Mai mult, transportul interjudețean a fost liberalizat începând cu anul 2025, astfel că operatorii rutieri pot introduce curse în regim comercial.

Considerăm că zona de vest a țării are un potențial imens de dezvoltare a unor servicii de transport feroviar local/județean/metropolitan, având în vedere densitatea mare a căilor ferate. Acest aspect este, însă, tratat numai marginal în cadrul documentului emis de ADR Vest, deși este tratat pe larg de documentul strategic Master Planul General de Transport al României, cu modificările și completările ce i-au fost aduse prin Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României. Acest document a identificat mai multe rute, astfel:

c) Abordarea strategică în cadrul documentului a prioritizat într-o primă etapă conectarea tuturor Municipiilor Reședință de Județ și Municipiilor la serviciul regional de transport public. În orizontul de timp 2026-2027, s-a ținut cont atât de infrastructura rutieră de mare viteză – existența Autostrăzii A1 care traversează 3 din cele 4 județe ale regiunii, precum și infrastructura feroviară care este în curs de modernizare.

Sistemul de transport public regional nou propus, va- avea caracter de Serviciu Public de Interes General și va fi prestat ca Serviciu Public, în baza Regulamentului (CE) 1370/2007. Planificarea traseelor pentru Nivelul 3 va fi realizată de către Autoritatea Regională de Transport Public ce se va înființa și va ține cont atât de cursele comerciale interjudețene, de transportul public județean, metropolitan și local, cât și de mersul trenurilor de călători.

Coridoarele express propuse vizează în principal conexiunile între principalele Municipii,

- județul Arad: 6 rute;

- județul Caraș-Severin: 2 rute;

- județul Hunedoara: 4 rute;

- județul Timiș: 8 rute.

Precizăm că în Anexa la Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1448/2023 pentru aprobarea listei proiectelor analizate, aprobate și propuse spre implementare potrivit 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, precum și pentru mandatarea companiei naționale care administrează infrastructura feroviară pentru constituirea parteneriatelor și pentru încheierea protocoalelor de implementare a proiectelor, cu modificările și completările ulterioare, se regăsesc următoarele proiecte din zona de interes a ADR Vest:

Pct. 3 - Reînnoirea căii de rulare pe tronsonul liniei CF Reșița Nord-Reșița Sud, având ca părți Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.; unitatea administrativ-teritorială (U.A.T.) municipiul Reșița;

Pct. 4 - Reabilitare/Modernizare infrastructură feroviară Reșița Nord-Timișoara Nord, cu extensie Voiteni - Stamora-Moravița – frontieră, având ca părți Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A.; U.A.T. municipiul Reșița, U.A.T. municipiul Timișoara, U.A.T. județul Caraș-Severin, U.A.T. județul Timiș.

Cu toate acestea, subiectul trenului metropolitan și al tram-train-ului este tratat doar marginal în documentul suspus consultării publice.

respectiv între zonele metropolitane, în completarea infrastructurii feroviare aferente unor rute feroviare cu frecvență redusă, timpi mari de parcurs, sau stații amplasate la distanță considerabilă de polii reali de generare/atracție a deplasărilor, unde transportul cu autoturismul privat este utilizat în defavoarea transportului public. În aceste situații, transportul public rutier express reprezintă o modalitate realistă de a asigura, pe termen scurt și mediu, o ofertă de transport public competitivă față de utilizarea autoturismului personal.

	Astfel, recomandăm **ADR Vest să țină cont de rutele de transport feroviar din zonă și să evite dublarea transportului feroviar cu transport rutier.** Aceeași observație se menține și pentru rutele locale din Tabelul 17. d) propunem completarea textului de la pct. 5.2 prin adăugarea, la final, a următorului text: „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	d) Se va adăuga mențiunea precizată.	

	(autobuzele) asigură distribuția pe distanțe scurte și conectivitatea locală, realizând astfel un sistem complementar, eficient și sustenabil.” **4. În Anexa B** propunem completarea cu o serie de acte normative ce reglementează transportul feroviar: - 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; - 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; - 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; - Hotărârea Guvernului nr. 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar; - contractele de servicii publice pentru transportul feroviar de călători, gestionate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară, aprobate prin: ➢ Hotărârea Guvernului nr. 1453/2022 pentru aprobarea contractelor de servicii publice pentru perioada decembrie 2022-11 decembrie 2032 în transportul feroviar public de călători, stabilirea unor condiționalități pentru Autoritatea pentru Reformă Feroviară, operatorii de transport feroviar și Compania Națională de Căi Ferate "C.F.R." - S.A., în vederea	4. Se vor adăuga și documentele menționate.	

implementării obligațiilor de serviciu public feroviar din România, precum și pentru aprobarea metodologiilor de predare în cadrul contractelor de servicii publice cu atribuire directă a materialului rulant feroviar achiziționat cu fonduri europene, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr. 1328/2023 pentru aprobarea, pentru perioada decembrie 2023-9 decembrie 2028, a unui contract de servicii publice privind prestarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători, atribuit prin procedură competitivă Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A., precum și stabilirea unor condiționalități, în vederea implementării obligațiilor de serviciu public, pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară și Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători", cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1778/2025 pentru aprobarea unui contract de servicii publice privind prestarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători, atribuit prin procedură competitivă societății Interregional Călători - S.R.L., precum și stabilirea unor condiționalități, în vederea implementării obligațiilor de serviciu public, pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară și societatea Interregional Călători - S.R.L.;
- Hotărârea Guvernului nr. 1179/2025 pentru aprobarea unui contract de servicii publice privind prestarea obligațiilor de serviciu public de transport feroviar de călători, atribuit prin procedură competitivă Societății Naționale de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A., precum și stabilirea unor condiționalități, în vederea implementării obligațiilor de

	serviciu public, pentru Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea pentru Reformă Feroviară și Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători "C.F.R. Călători" - S.A.		
5.	Urmare a adresei dvs. nr. 2026NOF003941/04.03.2026, înregistrată la Consiliul Județean Arad sub nr. 5148/05.03.2026, prin care ne înaintați spre consultare propunerea Analiza strategică a transportului public și mobilității în Regiunea Vest 2025-2034, vă aducem la cunoștință faptul că apreciem oportună inițierea acestui demers, în vederea asigurării mobilității și coordonării, în contextul noilor cerințe și provocări din sectorul transportului public la nivelul celor patru județe ale Regiunii de Vest. Alăturat vă transmitem observațiile și propunerile: **A. Observații/lămuriri** ➢ Din analiza strategiei nu reiese metoda prin care se va efectua decontarea între operatorii de transport, (operator local, județean, interjudețean, regional), în condițiile utilizării unui singur tip de legitimație de călătorie pentru întregul lanț de deplasare; ➢ Nu am identificat cum se vor sincroniza suprapunerile programului de transport (local, județean, interjudețean, regional) B. **Propuneri:** - Includerea loc. Moneasa în transportul public regional într-una dintre etape, aceasta reprezentând potențialul turistic (obiectivelor turistice, tratamente balneare, festivaluri);	A. Soluțiile tehnice și operaționale legate de funcționarea sistemului, se vor regăsi în cadrul Studiului de Oportunitate. Pentru decontarea între operatorii de transport diferiți pentru întregul lanț de deplasare, se vor analiza soluțiile tehnice ținând cont de interoperabilitatea datelor sistemelor existente. Planificarea traseelor se va realiza pe cele trei nivele precizate în document. Autoritatea regională de transport va colabora, cu autoritățile județene, autoritățile locale, și va ține cont de mersul trenurilor și transportul interjudețean liberalizat. B. Se va analiza posibilitatea prelungirii rutei E1W până în loc. Moneasa pe perioada de Weekend, iar în Etapa a doua, în urma planificării, se poate analiza posibilitatea includerii acesteia într-o rută permanentă. În prezent legătura cu Orașul Sebiș, respectiv cu Municipiul Arad se realizează de către	Solicitarea este parțial preluată.

	- Includerea loc. Macea în transportul public regional, datorită obiectivelor turistice (Castelul Macea, parc dendrologic), festivalurilor organizate periodic; - Asigurarea unei conexiuni a regiunii cu Aeroportul Internațional Arad (zboruri pentru destinații sezonier).	operatorul de transport public care deservește transportul județean. Obiectivul strategic din Etapa a doua a fost conectarea tuturor localităților cu o populație de peste 5.000 locuitori. Pentru conexiunea cu localitatea Macea, autoritatea publică locală ar trebui să analizeze posibilitatea integrării acesteia în sistemul de transport public metropolitan al Municipiului Arad, iar cu ocazia festivalurilor sau în anumite perioade, obligațiile de serviciu public ar putea fi adaptate corespunzător. Deservirea Aeroportului Internațional Arad în sezonul zborurilor către destinațiile sezoniere ar putea fi luată în calcul la planificarea curselor regionale.	