

Nr. 133618/22.08.2023

Raport privind dificultățile transportului public județean din județul Harghita

Documentul de față are ca punct de plecare constatarea că legislația actuală care reglementează transportul public județean (și cel local) de persoane în România nu se corelează cu prioritățile formulate la nivel european:

Pactul verde european

Legislația actuală nu susține și nu contribuie la realizarea Pactului verde european.

Având în vedere că nu există o strategie pentru organizarea eficientă și pentru corelarea transportului public de persoane local cu cel județean, vor exista suprapuneri și deficiențe din cauza cărora locuitorii vor alege să folosească alte modalități de a se deplasa, mai puțin sustenabile. Utilizarea transportului public de persoane este esențială în tranziția la o economie cu emisii scăzute de carbon, în vederea realizării obiectivelor Pactului verde european până în anul 2030.

Pilonul european al drepturilor sociale

Din cauza ineficienței organizării transportului public de persoane, este afectată în special mobilitatea acelei categorii sociale care are nevoie de cea mai multă susținere și provin din zone defavorizate. Astfel, reglementarea deficientă a transportului public de persoane reduce accesul persoanelor la serviciile esențiale, contribuie negativ la egalitatea de șanse și nu sprijină ocuparea eficientă a forței de muncă.

Agenda pentru competențe în Europa

Reglementările actuale ale transportului public de persoane nu se corelează cu cerințele Agendei pentru competențe în Europa, care prevede consolidarea competitivității sustenabile, asigurarea echității sociale prin punerea în practică a primului principiu al Pilonului european al drepturilor sociale: accesul la educație, formare și învățare pe tot parcursul vieții pentru toată lumea, oriunde în UE, precum și consolidarea rezilienței pentru a reacționa la crize, pe baza lecțiilor învățate în timpul pandemiei COVID-19.



Abstract

Județul Harghita este printre județele mai puțin dezvoltate, aflându-se în interiorul țării, în zonă muntoasă, departe de aglomerații urbane și rețelele de transport principale, și în același timp cu multe așezări mici, dispersate. Totodată, peste 60% din suprafața județului Harghita este ocupată de munți, putând astfel crea dificultăți pe tronsoanele aflate în curbe și cu nivel crescut de declivitate, mai ales în condiții de iarnă.

Prin urmare, **datorită dimensiunii așezărilor, numărul mic de pasageri și a condițiilor de relief, unele trasee sunt nerentabile** pentru furnizorii de transport public rutier, ceea ce presupune un risc ridicat de anulare a serviciilor pe anumite rute. În consecință, cresc șansele de abandon școlar și gradul de înapoiere (în special economică și socială) a regiunilor izolate se accentuează.

Așadar, **asigurarea continuității transportului public rutier județean al persoanelor este esențială** pentru asigurarea mobilității la nivelul județului.

Actualele fonduri disponibile sunt destinate zonelor metropolitane, vizând astfel orașele și așezările din jurul acestora, ceea ce face ca zonele îndepărtate, care sunt oricum greu de accesat, să ajungă într-o situație și mai dificilă și locuitorii acestor regiuni să fie și mai izolați.

Se practică asocierile pentru organizarea serviciilor de transport public local (orașe și împrejurimi), însă acest lucru nu rezolvă întocmai problema, având în vedere că ADI-urile sau alte tipuri de asocieri nu acoperă toate localitățile din județ. Mai mult, **intervine problema “traseelor duble”**, care îngreunează organizarea acestor servicii, mai ales în zonele izolate.

Din cele 53 de trasee planificate de Consiliul Județean Harghita (CJH) pe perioada 2023-2032, **21 de trasee se intersectează cu traseele UAT-rilor, iar traseele planificate prin aceste asocieri vor circula doar pe o anumită parte a traseului, și nu până la capăt.**

În vederea rezolvării suprapunerilor ar fi o posibilă soluție ca în momentul în care încep să circule autobuzele ecologice, traseele comune să fie scoase din Programul de circulație al CJH, însă această decizie, la rândul ei, implică alte două probleme: scoaterea traseelor comune ar presupune schimbări în veniturile anuale ale operatorilor, iar rutele „reorganizate” nu ar circula până la capătul traseului, astfel unele localități nu ar dispune de transport public de persoane.



Este important de menționat, de asemenea, că cel mai probabil, această situație nu este unică pentru județul Harghita, fiind afectate și alte regiuni ale țării.

Astfel, **este nevoie de o intervenție la nivel central, național** astfel încât să se reglementeze organizarea serviciului public de transport rutier de persoane la nivel de județ **în așa fel încât interesele transportului local/metropolitan să nu se intersecteze cu interesele transportului județean.**

În caz contrar, se accentuează depopularea satelor și degradarea unor regiuni care altfel dispun de valori prețioase și care ar trebui mai degrabă prezervate și dezvoltate, valorificate.

Se propune, de asemenea, ca **județul Harghita să aibă un program pilot** pentru soluționarea transportului public la nivel județean, ceea ce ar reprezenta o oportunitate de a asigura continuitatea transportului public în comunele cele mai izolate.



Cuprins

1. Probleme ale transportului public județean din punct de vedere socio-economic	5
2. Date ale Studiului de trafic/mobilitate	6
3. Beneficiile transportului public de persoane bine organizat	7
4. Fonduri disponibile pentru dezvoltarea transportului public de persoane.....	8
5. Asocieri în județ pentru organizarea serviciilor de transport public	9
5.1. Intersectarea traseelor planificate de județul Harghita cu traseele planificate de ADI-uri.....	13
6. Concluzii și propuneri.....	17
6.1. Posibile soluții și propuneri.....	18



1. Probleme ale transportului public județean din punct de vedere socio-economic

Județul Harghita este printre județele mai puțin dezvoltate, aflându-se în interiorul țării, în zonă muntoasă, departe de aglomerații urbane și rețelele de transport principale, și în același timp cu multe așezări mici, dispersate, concentrate în jurul a 3 municipii: Miercurea Ciuc, Odorheiu Secuiesc și Gheorgheni. Astfel, județul Harghita se poate caracteriza prin gruparea a 3 „județe”, ceea ce rezultă și într-o interconectare mai redusă a celor trei regiuni din toate punctele de vedere.

Datorită dimensiunii așezărilor, numărul de pasageri este mic, nerentabil pentru furnizorii de transport public rutier.

Totodată, informațiile primite din partea furnizorilor de servicii arată că obiceiurile consumatorilor s-au schimbat de la epidemia de COVID-19. În multe cazuri, în loc să ia autobuzul, oamenii aleg să călătorească cu mașina în grupuri de 3-4. Astfel, **atractivitatea județului din punct de vedere al transportului de persoane este din ce în ce mai scăzut.**

Reglementările actuale ale transportului în comun, care plasează realizarea transportului în comun pe bază de piață, dezavantajează locuitorii din anumite comune din județ, întrucât unele trasee nu sunt profitabile pentru companiile de transport și, astfel, există un risc ridicat de anulare a serviciilor pe aceste rute.

Prin urmare, **cresc șansele de abandon școlar și gradul de înapoiere (în special economică și socială) a regiunilor izolate se accentuează.**

Există deja exemple de anulare a serviciilor de transport rutier, cum este ruta Mădăraș – Sândominic – Gheorgheni, unde totuși există interes din partea furnizorilor, însă în cazul cursei anulate pe ruta Gheorgheni – Subcetate – Odorheiu Secuiesc, la negocierea traseului nimeni nu s-a prezentat.

Pentru acordarea compensației furnizorilor de servicii de transport există reglementare, însă metodologia aferentă este birocratică și descurajează firmele.



2. Date ale Studiului de trafic/mobilitate

Date ale Studiului de trafic/mobilitate privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale pentru actualizarea și completarea Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate, prestat între localitățile județului:

Județul Harghita are o suprafață totală de 6.639 km², ponderea din suprafața Regiunii de Dezvoltare Centru (34.100 km²) fiind de 19,47% poziționându-se astfel pe locul 2 la nivel regional. În același timp se poziționează pe locul 5 după număr de locuitori, ponderea populației fiind de 12,99% la nivel regional.

În județ există 4 municipii, 5 orașe și 58 de comune, cu 235 sate componente. Localitățile cele mai populate sunt Miercurea Ciuc și Odorheiu Secuiesc care au sub 40.000 de locuitori fiecare.

Județul Harghita este traversat de 8 drumuri naționale, 43 drumuri județene și 142 drumuri comunale.

Peste 60% din suprafața județului Harghita este ocupată de munți. Condițiile de relief se pot constitui într-unul din **factorii cu un grad de dificultate ridicat** în desfășurarea traficului rutier, acestea putând crea dificultăți pe tronsoanele aflate în curbe și cu nivel crescut de declivitate și mai ales în condiții de iarnă.

La momentul realizării Studiului, în județul Harghita traseele de transport public **au fost efectuate de 12 operatori de transport autorizați.**

În studiu se menționează că *“localitățile slab populate Dârjiu, Ulieș, Săcel, Ocland și Merești sunt situate la limita de sud, respectiv Corbu la limita de nord a județului, pentru acestea nu se poate întrevădea decât o deservire prin linii de transport de tip social, rentabilitatea – după poziția periferică în rețeaua de drumuri și numărul relativ redus al locuitorilor – fiind foarte greu de realizat.”*

Conform studiului, transportul public județean oferă o conectivitate superioară pe teritoriul județean, față de cea oferită de rețeaua de transport feroviar (singura alternativă la transportul pe cale rutieră). **Transportul public pe cale rutieră asigură într-un grad mai mare satisfacerea necesităților de deplasare ale populației din mai multe localități ale județului, astfel că asigurarea**



continutății acestuia, este esențială pentru asigurarea mobilității la nivelul județului. Sistemul de transport județean de persoane facilitează accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori.

Totodată, **unitățile de învățământ** se constituie în centre de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde o atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. Conform informațiilor Inspectoratului Școlar Județean Harghita în județ **există 38 de unități de învățământ ale căror cursuri sunt urmate și de către elevi navetiști, distribuite în 17 localități** – se menționează în studiu.

Analiza SWOT a serviciului de transport public de persoane prin curse regulate în județul Harghita a evidențiat printre **puncte slabe:**

- Neefectuarea unor curse din programul de transport pe unele trasee
- Renunțarea la efectuarea unor trasee de către operatorii de transport

Iar la partea de **amenințări:**

- Tendința de scădere și îmbătrânire a populației județului
- Tendința de migrație a forței de muncă active spre destinații externe
- Imposibilitatea autorității locale județene de a subvenționa activitatea de transport județean de persoane prin curse regulate, în cazul traseelor mai puțin rentabile (ce fac legătura cu localități izolate, cu grad redus de accesibilitate și slab populate)
- Schimbările legislative și posibilele reorganizări ale transportului județean derivate din aceste schimbări

3. Beneficiile transportului public de persoane bine organizat

Serviciul de transport public bine organizat aduce multiple beneficii:

- În cazul în care transportul public nu este organizat pe bază de piață, iar orarul este respectat în toate circumstanțele (indiferent dacă există sau nu pasageri), sistemul se dezvoltă în cele din urmă și va crește numărul de pasageri, deoarece locuitorii vor observa și vor începe să folosească autobuzele.
- Acest lucru, dacă se completează cu o campanie de informare, accelerează procesul.



- În același timp, utilizarea autobuzelor poate duce la soluții suplimentare la alte probleme (de exemplu probleme legate de parcare, taxele de parcare, prețul combustibilului, aspecte de mediu).
- Cu toate acestea, zonele izolate necesită o abordare specifică și o atenție sporită, astfel încât decalajele dintre comunitățile rurale, mai ales cele izolate și comunitățile de la orașe și împrejurimi să nu se accentueze.

4. Fonduri disponibile pentru dezvoltarea transportului public de persoane

Actualele cereri de finanțare și fondurile disponibile sunt destinate zonelor metropolitane, vizând astfel orașele și așezările din jurul acestora, ceea ce face ca zonele îndepărtate, care sunt oricum greu de accesat, să ajungă într-o situație și mai dificilă și locuitorii acestor regiuni să fie și mai izolați.

Din studiul amintit mai sus reiese că, conform programului planificat, în următorii 10 ani, în județ ar trebui să existe 53 de trasee (variind de la 8 km la 100 km), pentru operarea cărora sunt necesare 65 de vehicule, dintre care 38 de autobuze și 27 de microbuze.

Legea ne permite să nu delegăm, ci să administrăm/gestionăm noi înșine serviciul (gestiune directă), dar asta ar fi peste capacitatea noastră ca județ:

- nu există metodologie
- nu există sprijin din partea statului
- și nu există fonduri alocate în buget

Având în vedere că fondurile sunt direcționate către orașe și împrejurimi, lista problemelor se completează cu alte discrepanțe: în timp ce pe rutele în orașe și împrejurimi serviciile se vor asigura cu mijloace de transport moderne, în zonele mai îndepărtate, pentru care nu se alocă fonduri, vor circula autobuze mai vechi, care totodată au costuri mai ridicate. Astfel, dezavantajele operării unor servicii pentru zonele mai izolate se multiplică.



5. Asocieri în județ pentru organizarea serviciilor de transport public

Există o practică de înființare de Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) pentru organizarea serviciilor de transport public local (orașe și împrejurimi), însă acest lucru nu rezolvă întocmai problema, având în vedere că ADI-urile nu acoperă toate localitățile din județ. **În același timp poate interveni problema “traseelor duble”, care complică organizarea acestor servicii.**

În momentul de față în județul Harghita există 2 Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (numită în continuare ADI) care au fost înființate cu scopul operării transportului public de persoane.

1. **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Ciuc** cu 24 unități administrativ teritoriale membrii, alături de Consiliul Județean Harghita, înființat în 2021.

Membrii fondatori sunt:

Județul Harghita	Comuna Frumoasa	Comuna Sâncrăieni
Municipiul Miercurea Ciuc	Comuna Leliceni	Comuna Sândominic
Orașul Băile Tușnad	Comuna Lunca de Jos	Comuna Sânmartin
Comuna Cârța	Comuna Lunca de Sus	Comuna Sânsimion
Comuna Ciceu	Comuna Mihăileni	Comuna Sântimbru
Comuna Ciucsângeorgiu	Comuna Mădăraș	Comuna Siculeni
Comuna Cozmeni	Comuna Păuleni-Ciuc	Comuna Tușnad
Comuna Dănești	Comuna Racu	Comuna Tomești

ADI Zona Metropolitană Ciuc a câștigat un proiect PNRR, urmează demararea achiziției publice pentru 10 autobuze ecologice, împreună cu 10 stații de încărcare lente și 4 rapide.

Au planificat 6 trasee în zona metropolitană Ciuc care vor circula minim de 6 ori zilnic pe următoarele rute:

1. M-Ciuc-Delnița-Păuleni-Șoimeni-M-Ciuc
2. M-Ciuc-Ciceu-Siculeni-Racu-Gârciu-Văcărești-Mihăileni-Frumoasa-Nicolești-M-Ciuc
3. M-Ciuc-Nicolești-Frumoasa-Mihăileni-Văcărești-Gârciu-Racu-Siculeni-Ciceu-M-Ciuc
4. M-Ciuc-Ciceu-Siculeni-Racu-M-Ciuc
5. M-Ciuc- Leliceni-Misentea-Bancu-Sânmartin-Sântimbru-Sânsimion-Sâncrăieni-M-Ciuc
6. M-Ciuc-Leliceni-Misentea-Sânmartin-M-Ciuc





Activitatea autobuzelor este planificat să se înceapă cel mai probabil în 2-3 ani, undeva în anii 2025-2026. Obiectivul Csiki Trans SRL este extinderea acestor rute până la Tușnad în 5-6 ani.

2. „Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transcom Zona Odorhei – Udvarhelyszek” înființat în 2022, 7 (UAT) membrii.

Membri fondatori sunt:

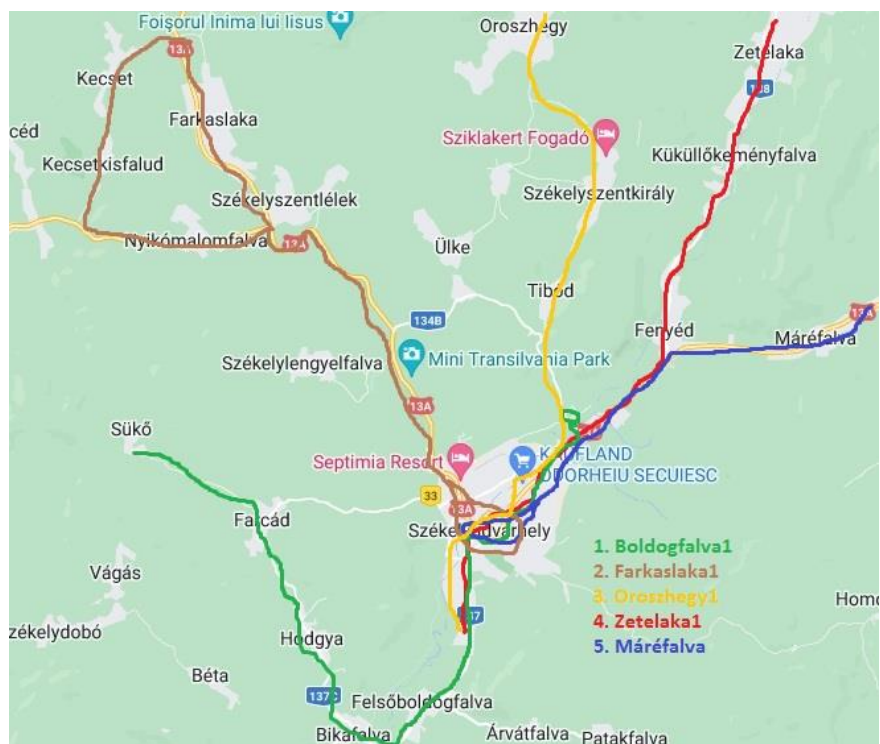
Municipiul Odorheiu Secuiesc
Comuna Lupeni
Comuna Zetea
Comuna Feliceni
Comuna Dealu
Comuna Brădești
Comuna Satu Mare



ADI Transcom Zona Odorhei-Udvarhelyszek a câștigat un Proiect PNRR, urmează demararea achiziției publice pentru 6 autobuze ecologice inclusiv infrastructura necesară, care în anul 2024 vor fi livrate. Activitatea autobuzelor este planificat să se înceapă probabil la sfârșitul anului 2024.

Au planificat **5 trasee** în zona Odorhei care vor circula zilnic pe următoarele rute:

1. Odorheiu Secuiesc-Feliceni-Tăureni-Hoghia-Forteni-Cireșeni
2. Odorheiu Secuiesc-Băile Seiche-Bisericani-Satu Mic-Lupeni
3. Odorheiu Secuiesc-Brădești-Satu Mare
4. Odorheiu Secuiesc-Tibod Sâncrai-Dealul
5. Odorheiu Secuiesc-Brădești-Târnovița-Zetea-Sub Cetate-Izvoare

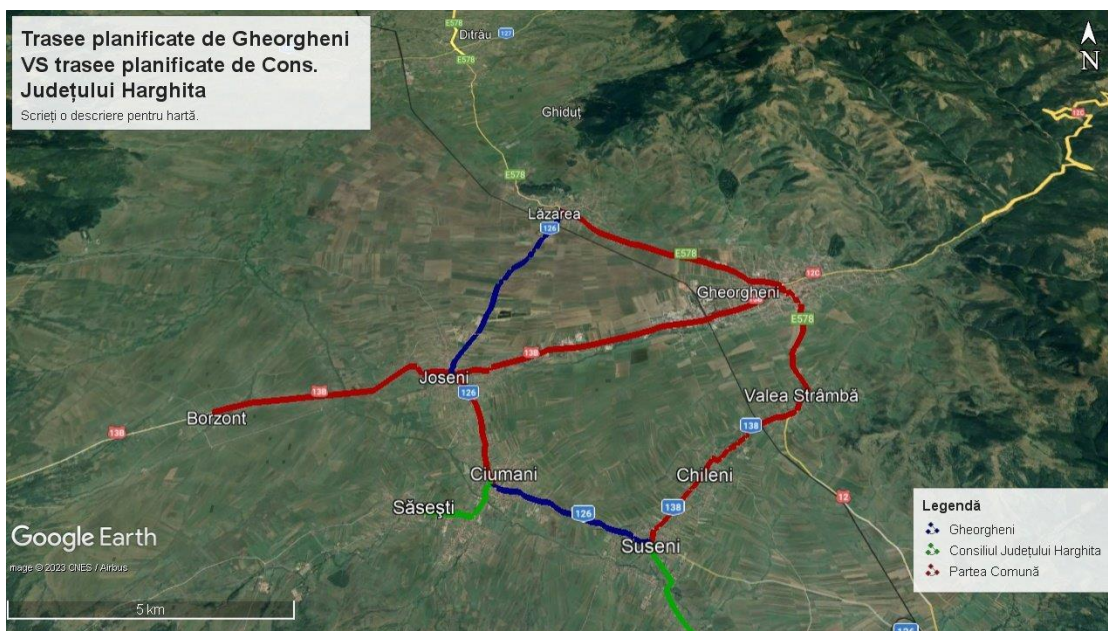


În afară de Miercurea Ciuc și Odorheiu Secuiesc au mai câștigat proiecte PNRR și orașele Gheorgheni și Borsec. Însă ele nu au înființat ADI-uri, au doar un acord de parteneriat cu UAT-uri, și anume:

1. **Gheorgheni** (lider de proiect) cu comunele **Joseni, Borzont, Lăzarea, Joseni, Suseni**. Au câștigat cu proiect **6 microbuze ecologice** din care 5 vor circula intraoraș, 1 va circula pe



ruta Gheorgheni, Joseni, Borzont și 2 autobuze ecologice care vor circula pe traseul: Gheorgheni, Lăzarea, Joseni, Ciumani, Suseni, Gheorgheni.

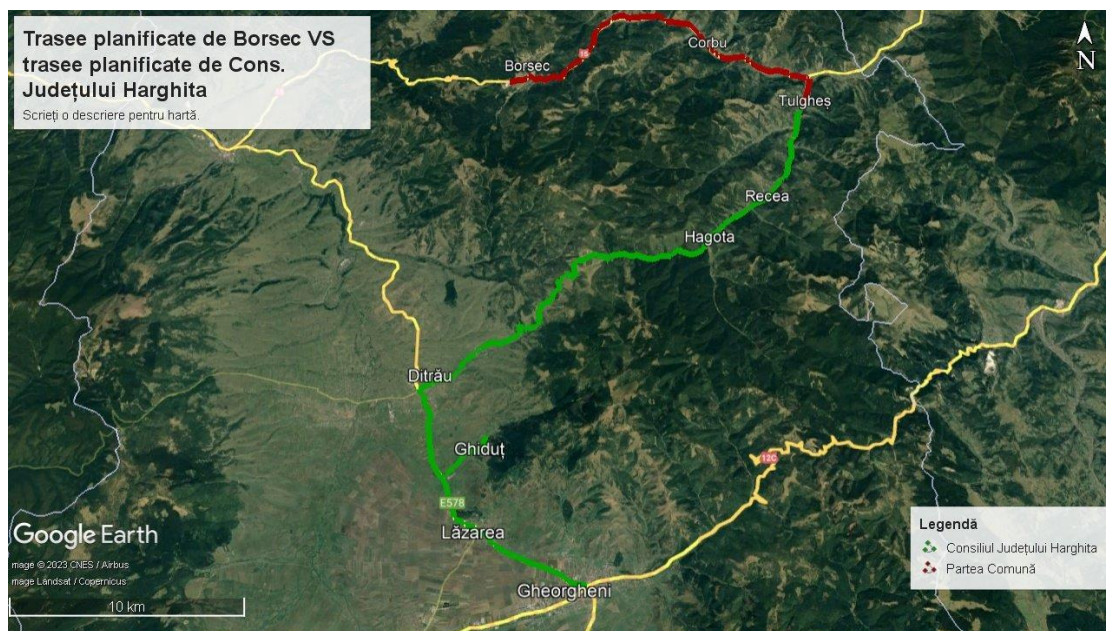


Traseele planificate de județul Harghita în Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 2023-2032 care intersectează traseele planificate de parteneriatul mai sus menționat sunt următoarele:

Cod traseu	Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.
43	Autogara Balint Trans Gheorgheni	Ciumani	Săsești
44	Autogara Balint Trans Gheorgheni	Joseni	Borzont
45	Autogara Balint Trans Gheorgheni	Suseni	Mureș Sat

2. **Borsec** (lider de proiect) cu comunele **Corbu** și **Tulgheș**. Au câștigat cu proiect 2 microbuze și 2 autobuze ecologice care vor circula intraoraș și pe traseul Borsec-Corbu-Tulgheș.





5.1. Intersectarea traseelor planificate de județul Harghita cu traseele planificate de ADI-uri

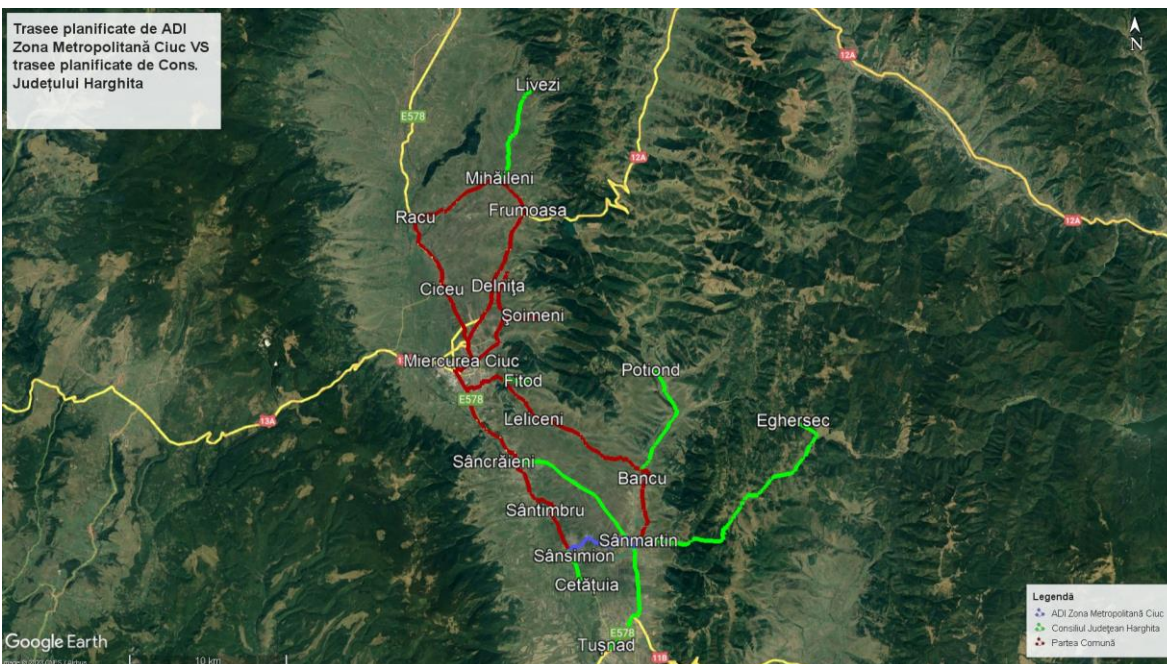
Traseele planificate de județul Harghita în Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 2023-2032 care intersectează traseele planificate de ADI-uri mai sus enumerate sunt următoarele:

Cod traseu	Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.
001	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Toplița-Ciuc	Ciceu
002	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Mihăileni	Livezi
005	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Bârzava	Frumoasa
007	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Păuleni-Ciuc	Delnița
008	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Sâncrăieni	Potiond

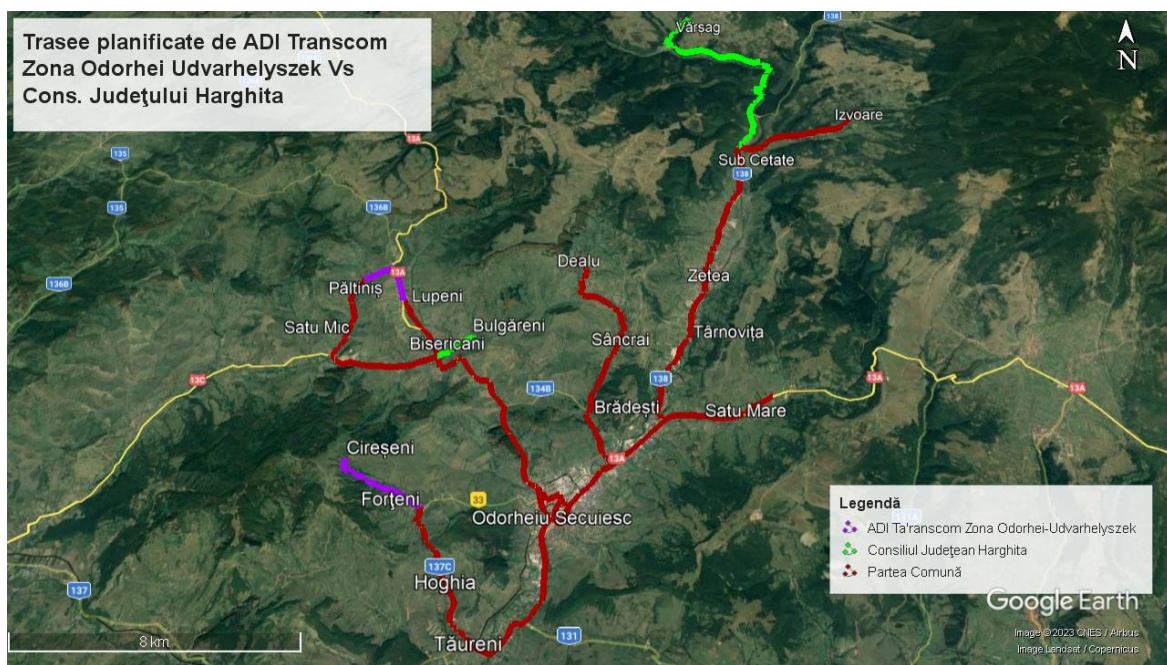
009	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Misentea	Eghersec
010	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Fitod	Misentea
011	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Jigodin	Sâncrăieni
015	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Sânsimion	Cetățuia
016	Autogara Csiki Trans Miercurea Ciuc	Sâncrăieni	Tușnad Sat
020	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Brădești	Târnovița
021	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Brădești	Satu Mare
022	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Sub Cetate	Vărșag
023	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Sub Cetate	Izvoarele de Sus
024	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Sâncrai	Dealul
030	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Tăureni	Forțeni
037	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Bulgăreni	Lupeni
038	Autogara Corundtrans Csavargo Odorheiu Secuiesc	Satu Mic	Păltiniș

Conform celor enumerate mai sus, traseele planificate de cele 2 ADI-uri și de Consiliul Județean Harghita se vor intersecta în felul următor:





67 km în comun



69 km în comun



Traseele planificate de județul Harghita în Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 2023-2032 care intersectează traseele planificate de parteneriatele menționate mai sus (altele decât ADI-uri) sunt următoarele:

Cod traseu	Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.
48	Autogara Balint Trans Gheorgheni	Tulgheș	Borsec

În concluzie, **din cele 53 de trasee planificate de Consiliul Județean Harghita pe perioada 2023-2032, 21 de trasee vor fi intersectate de traseele UAT-rilor.** Problema o reprezintă faptul că traseele planificate de aceste asociații/parteneriate vor circula doar pe o anumită parte a traseului, și nu până la capăt. De exemplu în cazul ADI Zona Metropolitană Ciuc, un traseu planificat este: M-Ciuc - Ciceu – Siculeni – Racu – Gârciu – Văcărești – Mihăileni –Frumoasa – Nicoleşti - M-Ciuc, nu va circula până la satele: Nădejdea, Livezi. În fiecare dintre asociațiile enumerate sunt asemenea situații, că pe un anumit traseu autobuzele ecologice nu vor circula până la capătul traseului și satele/comunele de pe sfârșitul traseului nu vor fi atinse.

Următoarele localități vor fi în această situație izolată: Nădejdea, Livezi, Cetățuia, Vrabia, Ciucsângeorgiu, Armășeni Noi, Potiond, Eghersec, Vărșag.

ADI Zona Metropolitană Ciuc a semnalat către Consiliul județean Harghita propunerea de a elimina traseele comune din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 2023-2032 al județului Harghita.

Sunt două motive pentru care considerăm că nu se poate realiza propunerea lor în situația actuală:

- I. Nu se știe sigur când vor începe să opereze aceste rute. Probabil undeva în următoarele 2-4 ani. Dacă județul elimină acum din noul program rutele respective, aceste zone vor rămâne fără transport pentru această perioadă nedeterminată concret.
- II. Studiul de oportunitate pregătit de Certrans Level SRL a fost calculat cu aceste rute. Rute importante și aglomerate. Achiziția publică pentru delegarea serviciului public de transport este planificat să fie publicat pe grupe de trasee. În cazul eliminării acestor rute



din program ar fi necesar recalcularea studiului de oportunitate (s-ar schimba valoarea estimată a contractelor), ar fi nevoie de replanificarea rutelor/grupelor de trasee și al programului de transport.

6. Concluzii și propuneri

Transportul public județean de persoane se confruntă cu următoarele dificultăți, care îngreunează organizarea serviciilor în așa măsură, încât prestarea serviciilor de transport public devine imposibilă, în special în anumite zone mai izolate sau departe de aglomerațiile urbane.

Probleme majore identificate sunt:

- județul Harghita este unul dintre județele puțin dezvoltate economic;
- se află într-o zonă muntoasă și în același timp cu multe așezări mici, dispersate;
- numărul mic de pasageri;
- unele trasee sunt nerentabile pentru furnizorii de transport public rutier, ceea ce presupune un risc ridicat de anulare a serviciilor pe anumite rute;
- administrarea serviciului de către CJH este peste capacitatea noastră ca județ: nu există metodologie, nu există sprijin din partea statului și nu există fonduri alocate în buget;
- actualele cereri de finanțare și fondurile disponibile sunt destinate zonelor urbane;
- parteneriatele pentru organizarea serviciilor de transport public local nu acoperă toate localitățile din județ (întocmai localitățile îndepărtate sunt excluse);
- intervine problema “traseelor duble”, o situație problematică atât pentru CJH, cât și pentru parteneriatele dezvoltate pentru organizarea transportului public local;
- diferențele în calitatea serviciilor oferite (autobuze noi, moderne administrate de unități administrative locale pe bani publici vs. mijloace de transport vechi, cu costuri de operare mai ridicate administrate de operatorii de transport privați).

Astfel, din cauza problemelor enumerate mai sus rezultă:

- există riscul ca serviciile de transport rutier de persoane în zonele mai îndepărtate să nu pot fi organizate;
- cresc șansele anulării serviciilor de transport rutier existente pe anumite rute din cauza rentabilității scăzute;



- autobuzele nu circulă până la localitățile care aduc pierdere operatorului de transport rutier;
- zonele îndepărtate, care sunt oricum greu de accesat, ajung într-o situație și mai dificilă și locuitorii acestor regiuni devin și mai izolați;
- cresc șansele de abandon școlar și gradul de înapoiere (în special economică și socială) a regiunilor izolate se accentuează; chiar dacă prin legislație este garantată gratuitate pentru elevii în folosirea transportului în comun (se decontează sumele forfetare) pentru elevii care sunt școlarizați în altă localitate decât localitatea de domiciliu.
- se reduc posibilitățile, în special a populației de vârstă a III-a, de a accesa serviciile medicale necesare și indisponibile în comune.

În pofida dificultăților de organizare, **asigurarea continuității transportului public rutier județean de persoane este esențială pentru asigurarea mobilității la nivelul județului**, așa cum prevede și Studiul de trafic/mobilitate.

6.1. Posibile soluții și propuneri

O soluție în vederea rezolvării suprapunerilor (traseelor duble) ar fi, ca în momentul în care încep să circule autobuzele ecologice, traseele comune să fie scoase din Programul de circulație al CJH, însă această decizie ar rezulta alte două probleme:

1. Traseele comune sunt trasee aglomerate în *Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 2023-2032, județul Harghita*. Conform *Studiului de Oportunitate* cele 53 de trasee sunt grupate în 8 grupe, contractele de delegare vor fi atribuite conform acestor grupe. Scoaterea traseelor comune din Programul de circulație al Consiliului Județean Harghita ar rezulta următoarele schimbări cu privire la veniturile anuale ale operatorilor, estimate de S.C. Certrans Level S.R.L. pe grupele de trasee:



Nr. Gru pa	Valoare totală anuală servicii (cheltuieli cu profit rezonabil 6,45 %) - grupe trasee - lei	Venituri totale anuale – grupe trasee	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii (cheltuieli cu profit rezonabil) - grupe trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii - grupe trasee - lei (după scoaterea traseelor comune)
1.	4.708.375,98	4.715.217,63	6.841,65	-595,05
2.	2.685.677,77	2.691.427,28	5.749,51	-77.705,61
3.	6.509.875,51	6.513.487,88	3.612,37	-73.039,51
4.	7.284.678,12	7.288.153,44	3.475,31	116.684,38
5.	2.873.938,01	2.875.342,94	1.404,93	37.135,08
6.	3.597.358,82	3.598.183,51	824,69	37.098,67
7.	2.146.491,30	2.147.126,14	634,84	Nu ar rămâne nici un traseu
8.	9.696.803,48	9.697.418,28	614,80	614,80 (grupa rămâne neatinsă)

Din cele opt grupe, grupa 7 ar dispărea, iar **la trei grupe veniturile ar ieși mai mici decât cheltuielile**. În cazul acestor grupe care devin neprofitabile, va fi necesară introducerea sistemului de compensare al operatorilor, în vederea prevenirii renunțării la trasee.

2. Mai mult, se pune problema, **ce s-ar întâmpla cu localitățile capăt de traseu** enumerate mai sus, în cazul în care se șterg traseele comune din Programul de circulație al Județului Harghita și autobuzele ecologice nu circulă până la capătul traseului? **Ar trebui reglementat prin lege, sau printr-un acord între respectivul ADI și Consiliul Județului Harghita ca cei care câștigă prin proiect autobuze ecologice să fie nevoiți să circule până la capătul traseului.**



Totodată, este de subliniat că cel mai probabil există și alte regiuni, județe ale țării care se confruntă cu situații similare și ar fi oportun să existe o inițiativă comună pentru dezbateră și soluționarea problemelor ivite.

Așadar, **pentru remedierea situației la care s-a ajuns, este nevoie de o intervenție la nivel central**, astfel încât să se reglementeze organizarea serviciului public de transport rutier de persoane la nivel de județ **în așa fel încât interesele transportului local/metropolitan să nu se intersecteze cu interesele transportului județean**, și astfel să se evite situațiile în care sunt dezavantajate anumite categorii de populație, în special acele categorii care oricum sunt defavorizate. **În caz contrar, se accentuează depopularea satelor și degradarea unor regiuni care altfel dispun de valori prețioase și care ar trebui mai degrabă prezervate și dezvoltate, valorificate.**

Legislația pe baza căreia consiliile locale, asociațiile de dezvoltare intercomunitară în zone metropolitane vor opera trasee, care vor circula între localități, și nu doar pe teritoriul localităților **ar trebui unită cu legislația transportului județean**. La planificarea traseelor consiliile locale, ADI-urile să se bazeze pe Programul de transport județean de persoane în vigoare.

În vederea evitării situației de suprapunere/dublare a mai multor trasee din județul Harghita se propune contractarea serviciului de transport public județean de persoane în loc de 10 ani (cum este propus de Certrans Level SRL în Studiul de Oportunitate) doar pentru 3 ani, cu posibilitatea de prelungire cu 1,5 ani. În momentul în care se concretizează traseele autobuzelor ecologice, va fi necesară refacerea Programului de transport județean de persoane prin curse regulate, luând în considerare aceste trasee, scoaterea lor din noul program al județului și contractarea din nou al serviciului. Astfel, Consiliul Județean Harghita ar opera doar traseele neacoperite de asocierile care vor organiza transportul local/metropolitan.

Se propune, de asemenea, ca **județul Harghita să aibă un program pilot** pentru soluționarea transportului public la nivel județean, ceea ce ar reprezenta o oportunitate de a asigura continuitatea transportului public în comunele cele mai izolate.



Prin urmare, scopul este de a organiza transportul public de persoane la nivel județean în mod eficient și echitabil, ceea ce necesită:

- **Modificare legislativă:**
 - să se coreleze legislația privind organizarea transportului public local și județean de persoane, astfel încât acestea să fie complementare și
 - să existe posibilitatea de a decide la nivel de județ modul cel mai eficient de a organiza transportul public la nivel județean
- **Metodologie simplificată:** metodologie care să faciliteze organizarea optimă a transportului public județean
- **Dezvoltarea unui sistem de finanțare bine definit și funcțional, precum și alocarea de resurse financiare** pentru organizarea transportului comun la nivel județean.