



ORIENTĂRI DE POLITICI - Documentare -

Conținut.....	1-7
1 Consolidarea autorităților integrate de management în transportul public.....	2
2 Finanțarea durabilă a transportului public.....	2
3 Contractarea și achiziționarea serviciilor de transport public.....	3
4 Progresiv, spre o mobilitate verde eficientă energetic.....	3
5 Planurile mobilității și managementul traficului.....	4
6 Informare integrată călători.....	5
7 Tichete integrate pentru regiunile metropolitane.....	5
8 Accesibilitatea pentru călători cu insuficiențe de mobilitate.....	6

1 Consolidarea autorităților integrate de management în transportul public

1.1- Regiunile metropolitane ocupă în general suprafețe extinse peste limitele teritoriale ale orașului. Fluxurile de călători nu se limitează la granițele administrativ-teritoriale. De aceea, transportul public în zonele metropolitane este o responsabilitate regională. Organizarea și finanțarea transportului public nu ar trebui delimitate de granițele orașului, ci ar trebui aplicate întregii regiuni și tuturor modurilor de transport.

1.2- Entitățile locale și regionale trebuie să-și asume responsabilitățile politice și manageriale pentru un serviciu de transport public integrat. Declarații clare și responsabilități corespunzătoare la nivel politic, instituțional și operațional, precum și procese efective de luare a deciziei sunt elemente importante ale unui cadru organizațional eficient.

1.3- Toate mijloacele de transport public (căi feroviare regionale, metrou, tramvaie, autobuze, căi navale) dintr-o regiune trebuie administrate de o autoritate integrată. Această autoritate trebuie să precizeze cadrul legal al serviciilor furnizate de unul sau mai mulți operatori. Sarcini de bază precum: organizarea serviciilor și a infrastructurii, organizarea generală planificată a operațiunilor, tarife, vânzări, marketing și informații clienți trebuie integrate. Autoritatea trebuie să evalueze și cotația operatorilor în raport cu serviciul solicitat, de asemenea indicatorii economici și așteptările călătorilor.

1.4- Cu implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007, Uniunea Europeană a dat o orientare clară privind organizarea și finanțarea transportului public, adresând indicatori strategici pentru prefacerile la nivel local și regional. Această politică trebuie menținută de Uniunea Europeană.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': structura organizațională a VBB și STIF, colaborări în sectorul transportului public; contracte bilaterale între ZTM și autorități învecinate.

2 Finanțarea durabilă a transportului public

2.1- Transportul public în regiunile metropolitane cere compensări suficiente și sigure, fiindcă veniturile rezultate din vânzările de tichete nu satisfac costurile operaționale. O finanțare publică constantă și sigură va suporta costurile operaționale necesare cât și investițiile în infrastructură și în toate vehiculele ce traversează calea de rulare. Dacă sunt introduse tarife sociale prin decizii politice (de ex. subvenții pentru studenți, persoane în etate), în acest caz trebuie să existe o compensație pentru operator în caz de pierderi.

2.2- Un exemplu de finanțare a transportului public este de a introduce o taxă pentru transporturi de genul celei implementate în Franța. În Franța companiile din zonele metropolitane au obligația să plătească o taxă specială pe angajat, prevăzută ca finanțare susținută a transportului public. Ar putea fi util ca exemplu și pentru alte țări. De aceea, proiectul CAPRICE militează ca Uniunea Europeană să susțină implementarea taxelor de transport public în statele-membre. Dar și în aceste cazuri finanțarea îndeajuns și sigură este crucială, întrucât venitul din taxe poate depinde de situația economică.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': Taxa de transport public în Franța.

3 Contractarea și achiziționarea serviciilor de transport public

3.1- Prin implementarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 Uniunea Europeană stabilește cadrul legal pentru procedurile de licitație și contractare în transportul public. Licitația competitivă și contractarea s-au dovedit a fi un instrument eficient de creștere a calității serviciilor de transport public și a satisfacției călătorilor, odată cu diminuarea sumei pentru subvențiilor publice necesare. Este nevoie de o instituție publică foarte bine organizată ce pregătește licitațiile, definește nivelul serviciului dorit de călători, derulează procedura de licitație și controlează contractele. Aceasta este în special situația în regiunile metropolitane cu tradiție îndelungată în operatori publici puternici. Autoritățile de transport public și asociațiile au nevoie să fie întărite și înzestrate cu suficient personal și fonduri și cu sarcini și responsabilități bine definite.

3.2- Orașele au de asemenea posibilitatea să acorde direct contracte propriului operator public, de exemplu pentru contractele pe o scurtă perioadă de timp. Deși contractele sunt atribuite direct, Proiectul CAPRICE orientează spre implementarea sistemelor complexe de control al calității în contracte, pentru a constrânge operatorii să asigure o calitate superioară a serviciului pentru călători. Dacă este slabă calitatea serviciului, operatorul va fi forțat să plătească penalități, ca stimul pentru o mai bună calitate. Aceasta impune o definiție precisă a sarcinilor autorității și operatorului. Autoritățile vor defini calitatea serviciului așteptată de călători; operatorul va fi responsabil pentru sarcinile operaționale asupra cărora operatorul are influență.

3.3- Pentru a fi efective, contractele de serviciu trebuie să se deruleze pe perioade lungi, pentru că operatorul are nevoie de oportunitatea de a amortiza investițiile sale. Aceasta înseamnă că autoritățile de transport public au nevoie de decizii politice sigure și finanțare pentru a încheia contracte de serviciu cu operatorii.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': contractele de serviciu și achiziția competitivă de căi feroviare regionale în cazul VBB; contractele de serviciu pentru transportul public local și regional în cazul STIF; combinația contract direct atribuit și licitație în cazul ZTM; instrumentul ZTM de licitație on-line.

4 Progresiv, spre o mobilitate verde eficientă energetic

4.1- Cu timpul, prețurile combustibililor vor crește, întrucât carburantul diesel și petrolul sunt resurse limitate. Orașele și regiunile trebuie să fie deschise să testeze și să implementeze noi sisteme energetice pentru transportul public, pentru a fi pregătite să introducă energii alternative. Investițiile în noi vehicule trebuie să ia în calcul consumul de carburant. Prețurile mai mari ale investițiilor pot fi prompt compensate prin limitarea consumului – cu beneficii suplimentare pentru mediu.

4.2- Regiunile de capitale trebuie să înceapă să dezvolte strategii pe termen lung pentru organizarea transportului fără utilizarea combustibililor fosili. Mărirea prețului petrolului -cum s-a întâmplat la nivelul anului 2008 - va conduce la mărirea numărului de călători în rețeaua de transport public, întrucât din ce în ce mai mulți locuitori nu vor putea să-și permită prețul

carburantului pentru deplasările zilnice. Transportul public trebuie să fie pregătit să joace un rol mai puternic în regiunile de capitale decât îl are astăzi.

4.3- Regiunile trebuie să obțină dreptul de a restricționa utilizarea automobilelor în zonele urbane și de a introduce taxe pentru utilizarea drumurilor. Uniunea Europeană trebuie să specifice clar că măsurile restrictive pentru o mobilitate verde nu au un impact negativ asupra pieței unice europene și că le susține.

4.4- Uniunea Europeană trebuie să extindă finanțarea destinată studiilor și implementării energiilor alternative pentru transportul public. Proiectele focusate pe energiile verzi (spre ex. studiile privind autobuzele cu hidrogen de la Hamburg) au nevoie de finanțare constantă, întrucât noile energii încă nu sunt competitive cu combustibilii tradiționali. De acest aspect trebuie să se țină cont pentru pregătirea următoarei sesiuni de finanțare.

4.5- Uniunea Europeană trebuie să dezvolte o politică de taxe și tarife verzi în sectorul de transporturi. În prezent, în majoritatea țărilor, modurile de transport verzi fac obiectul celor mai ridicate taxe și tarife pentru utilizarea infrastructurii, în timp ce competitorii (autovehiculele sau traficul aerian) plătesc mai puțin. Din contră, un sistem de prețuri durabil va taxa conform cu impactul negativ produs asupra mediului.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': abordarea generală a Planului Mobilității Urbane în Île-de-France în sprijinul mobilității durabile; campaniile de conștientizare cu privire la transportul public - cazul Vilnius.

5 Planurile mobilității și managementul traficului

5.1- Orice autoritate responsabilă cu transportul public în zonele metropolitane europene trebuie să elaboreze documente de organizare planificată pentru toată zona urbană, atât pe interval scurt (5 ani), cât și pe interval lung de timp (15 ani -20 ani). Aceste documente vor fi aprobate de consiliile locale / regionale. O astfel de propunere este discutată în cadrul pregătirilor pentru apropiata Cărtă Albă Europeană în transporturi și va fi considerată un indicator valoros în obținerea unei mobilități durabile în zonele urbane ale Uniunii Europene.

5.2- Pentru limitarea poluării și a impactului negativ al mobilității personale, capitalele trebuie să transforme în sisteme durabile sistemele lor de transport public. Un pas important în acest sens este de a face transportul public mai atractiv, odată cu restricționarea utilizării vehiculelor. Transportul public trebuie să aibă prioritate la intersecții și trebuie să ruleze pe linii prioritare. Viteza medie în transportul public trebuie să fie competitivă cu cea a vehiculelor. Managementul traficului trebuie să prioritizeze transportul public prin mărirea pragului de viteză a acestuia, mai mult decât satisfacerea nevoilor de trafic ale autovehiculelor.

5.3- Sistemele de transport public din regiunile de capitale trebuie să fie servicii 24 / 24 h, disponibile utilizatorilor în orice moment al zilei și în orice loc din oraș. Întrucât posibilitățile financiare sunt limitate, finanțarea trebuie să provină din taxele pe congestiile de trafic și din sistemele de taxe pentru drumuri, aplicate mobilității private, ținând cont că sistemele de transport public sunt un element de bază într-o metropolă funcțională.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': procesul de participare și obiectivele măsurabile ale Planului Mobilității Urbane în Île-de-France; strategia privind dezvoltarea sistemului de transport public la Varșovia; exemplul de prioritizare în sistemul de transport public din București – linia de tramvai 21.

6 Informare integrată călători

6.1- Sistemele de informații integrate pentru călători necesită angajarea deplină a tuturor operatorilor de transport și a tuturor modurilor de transport. În timp ce autoritățile privesc informațiile pentru călători din ce în ce mai mult drept una din sarcinile lor de bază la nivel regional, informația la nivel național este cel mai adesea comunicată de companiile feroviare naționale. De aceea, cooperarea este deseori dificilă și face obiectul diverselor interese. Politicile europene trebuie deci să stabilească respectivul cadru pentru o cooperare deschisă, eficientă și orientată spre client între diverșii actori și piața de informații liberă, pentru satisfacerea clientului.

6.2- Informațiile integrate pentru călători sunt un serviciu cu un cost mai ridicat din cauza sumelor mari necesare implementării sistemelor de management de date și de schimb de date. Pentru a se asigura că sursele de date existente și/ sau sisteme de informații de la diverși furnizori pot interacționa sau pot fi conectate, politicile europene trebuie să susțină în continuare standardizarea modelelor de date, schimbul de formate și interfețe, pentru a permite serviciilor cu costuri accesibile orientate spre client să asigure o piață liberă.

6.3- Informația internațională trans-frontalieră este unul din elementele de bază ale integrării europene. Uniunea Europeană este solicitată să susțină în continuare interconectarea sistemelor existente și viitoare de informații pentru transportul public (ce a fost demarată pe baza proiectului EU-Spirit – un proiect R&D aparținând celui de al 5-lea Program-Cadru pe tema Cercetare și Dezvoltare Tehnică). Ideea de bază a proiectului EU-Spirit este conectarea planificatoarelor on-line de călătorie existente la nivel regional, național și internațional într-o rețea europeană ce dă posibilitate călătorilor să-și planifice conexiunile din transportul public dintr-un punct al Uniunii Europene la altul. Deoarece proiectul se încheie în 2011, serviciile au fost menținute și extinse, prin angrenarea furnizorilor de servicii.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': planificatorul VBB de călătorie, on-line și pe dispozitive celulare; managementul integrat pentru date în timp real, cazurile Berlin și Paris; informarea călătorilor în interiorul vehiculelor - cazul Varșovia.

7 Tichete integrate pentru regiunile metropolitane

7.1- Autorităților de transport public trebuie să li se permită să stabilească sisteme tarifare complexe pentru zonele lor, ce continuă dincolo de frontierele administrative ale orașului și includ zonele limitrofe, de circulație a navetiștilor. Autorităților de transport public trebuie să li se dea voie să stabilească scheme generale de distribuire a veniturilor între toți operatorii implicați. Aceasta trebuie să se specifice în contractele de serviciu dintre operatori și autorități.

7.2- În unele țări, serviciile regionale de căi feroviare nu sunt integrate în sistemele metropolitane de tichete, întrucât rețelele de căi feroviare sunt operate de compania națională de

căi feroviare sau de companii private asupra cărora autoritatea metropolitană nu are influență. De aceea, legislativul național trebuie să se asigure că respectiv compania de căi feroviare integrează tarifele cu transportul public local. În timp, acest lucru este profitabil pentru ambele părți, întrucât noi călători pot fi motivați să utilizeze transportul public local și serviciile feroviare, ca efect al integrării tarifare.

7.3- Sistemele electronice de ticketing contactless au avantaje importante pentru călători și operatori. De aceea, instalarea tichetelor electronice în zonele metropolitane trebuie susținută la nivel regional, național și european. Stabilirea de standarde la nivel național sau -mai mult-european, dă posibilitate călătorilor să utilizeze în orașe diferite același sistem. Aceasta diminuează constrângerile în utilizarea sistemelor de transport public din alte orașe.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': ticketing regional integrat și repartizarea veniturilor în cazurile Berlin și Paris; ticketing electronic contactless la Varșovia, București, Vilnius și Paris.

8 Accesibilitatea pentru călători cu insuficiențe de mobilitate

8.1- Aproape 40 din 100 de călători se confruntă de regulă sau la intervale de timp cu deficiențe de mobilitate. De aceea, toate regiunile metropolitane vor lua măsuri stricte de reformare a sistemelor lor de transport public, pentru a le reda mai accesibile călătorilor cu deficiențe de mobilitate. În special în cazul rețelei vechi de metrou, acest proces de reformare este extrem de scump; de aceea măsurile trebuie să urmeze cu prioritate pentru a atrage un număr cât mai mare de călători.

8.2- Zonele metropolitane trebuie să pună la punct o strategie cu obiective măsurabile, pentru un plus de accesibilitate în contul sistemelor de transport public și să repartizeze fonduri pentru măsuri de infrastructură în sectorul accesibilității. Cele mai sigure investiții în rețeaua de drumuri și cea de căi feroviare trebuie scalate în funcție de *solicitările* călătorilor, de buna distribuție regională, de locurile de interes special amenajate la dispoziția cetățenilor cu deficiențe.

8.3- Călătorii cu deficiențe de mobilitate au nevoie de o siguranță constantă pe durata întregii călătorii. Un element de relaționare lipsă - de exemplu, un ascensor nefuncțional sau o intersecție ce poate fi traversată numai pe scări - poate face traseul imposibil. De aceea, utilizatori cu diverse deficiențe, în grupuri, vor fi implicați în procesul elaborării de trasee și se vor întocmi periodic studii pentru a identifica nevoile speciale ale acestora.

8.4- Concursul de opinie de la toți factorii de decizie este esențial pentru a identifica nevoile, a stabili un paralelism între conținutul planurilor de investiții și de priorități și a pune în vigoare măsuri de control al calității pe baza experienței de la utilizatori.

8.5- Pe termen lung, sistemele de transport public vor fi accesibile tuturor grupurilor de utilizatori, fără a necesita asistență. Totuși, personalul va fi disponibil să acorde sprijin călătorilor în caz de disfuncții sau defecțiuni. Instruirea specifică a angajaților din stații, autobuze și din cadrul serviciilor de informare călători este necesară pentru a înțelege și a fi responsabilizați asupra nevoilor specifice ale călătorilor cu deficiențe și de a-i asista corespunzător.

8.6- În cadrul unei regiuni este necesar acordul privind reglementările destinate pasagerilor cu deficiențe de mobilitate, fără deosebire de operator. Amplasarea indicatoarelor, culoarea



marcajelor, anunțurile pentru opriri și stații trebuie să respecte o abordare unitară la nivelul întregii zone.

8.7- Asigurarea unor canale distincte de informare (ca formă și conținut) este o altă condiție ce nu poate fi neglijată dacă se urmărește obținerea unei scheme de succes a accesibilității. Sistemele de informare a călătorilor trebuie să reflecte complexitatea variantelor de utilizare pentru diverse categorii de utilizatori. Intervalul necesar de timp pentru transbordarea în alte vehicule poate fi mai mare în cazul pasagerilor cu deficiențe de mobilitate decât pentru navetiștii ce își cunosc traseul.

8.8- Prin Reglementări Europene de tipul Directivei nr. 85/2001 (pentru autobuze) sau Reglementării nr. 1371/2007 (pentru căi feroviare), Uniunea Europeană a stabilit standarde unificate privind accesibilitatea în transportul public pentru călătorii cu deficiențe de mobilitate. Aceste standarde constituie un suport important pentru dezvoltarea sistemelor de transport public în Europa și din acest motiv Uniunea Europeană trebuie să se asigure că aceste reglementări sunt respectate, și în continuare dezvoltate.

Bune practici corelate posibil a fi transmise către baza de date 'bune practici INTERREG IVC': informație pregătitoare de călătorie pentru pasageri cu mobilitate redusă (PMR)- cazul VBB; serviciul info-mobi pentru PMR- cazul STIF; hărțile STIF de rețea pentru pasageri cu insuficiențe vizuale; accedere în vehicul asistată- cazul VBB.