



Regiuni de Capitale care
Integrează Transportul Public
în scopul Eficientizării Energetice

UN GHID PENTRU FACTORII DE DECIZIE

Un corpus de experiențe, scheme decizionale





Notă privind legalitatea

Acest Ghid CAPRICE de bune practici este rezultatul unui efort reunit al tuturor partenerilor proiectului.

Informația conținută în acest ghid face obiectul unei note de renunțare și a unei note privind copyright-ul.

Notă de renunțare

Partenerii Proiectului CAPRICE au elaborat acest Ghid pentru a îmbunătăți accesul cetățenilor la informațiile pe teme de transport public, în special din zonele metropolitane.

Totuși, partenerii Proiectului CAPRICE nu vor avea răspunderi sau obligații în ce privește informația existentă în acest Ghid.

Informația din acest Ghid:

- este furnizată ca orientare;
- este necontractată;
- nu face trimitere cu intenție la împrejurări specifice ce privesc un individ sau o entitate;
- nu are calitatea de a fi complexă, completă, exactă sau actualizată;
- nu are girul unor experți sau al unor juriști (în caz că solicitați aviz de specialitate, trebuie să consultați un expert avizat).

Această notă nu dorește să limiteze obligațiile partenerilor CAPRICE în cazul nerespectării oricăror prevederi stabilite de legislația națională în vigoare, nici să excludă răspunderea partenerului pentru aspecte ce posibil nu sunt referite în legea națională respectivă.

Notă privind drepturile de autor

©Proiectul CAPRICE 2009-2011

Este permisă reproducerea, dacă sursa este evidențiată, apare undeva sau este prin orice mijloace declarată.

Acolo unde trebuie obținută permisiune prealabilă pentru reproducerea sau utilizarea informației-text sau a informației multimedia (texte, extrase, grafice și tabele, imagini și extrase cu caracter vizual etc.), o astfel de permisiune va anula permisiunile generale menționate anterior și va preciza clar orice restricție în ce privește utilizarea.

Permișunea în ce privește imaginile și înscrisurile atașate imaginilor

Toate materialele vizuale, grafice, foto și ilustrațiile ce exemplifică acest Ghid sunt proprietate a partenerilor proiectului CAPRICE, a operatorilor privați din sectorul de transporturi ori a persoanelor private:

- | | |
|---|----------|
| · VBB – Autoritatea de transport public din Berlin-Brandenburg | Germania |
| · STIF – Sindicatul pentru transporturi din Île-de-France | Franța |
| · MESP – Compania municipală de transport public Vilnius | Lituania |
| · ZTM Varșovia – Autoritatea de transport public din Varșovia | Polonia |
| · P.M.B. – Primăria Municipiului București | România |
| · RATP – Regia Autonomă de Transporturi Paris | Franța |
| · SNCF – Societatea Națională a Căilor Ferate Franceze | Franța |
| · DB – Deutsche Bahn | Germania |
| · R.A.T.B. – Regia Autonomă de Transport București | România |
| · METROREX – Compania de transport public cu metroul București | România |
| · OPTILE – Organizația profesională a transporturilor din Île-de-France | Franța |
| · SVF – Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt pe Oder | Germania |



Cuprins	1-35
Notă privind legalitatea.....	2
Sumar.....	3
[1]	
Preambul	4
[2]	
Noțiuni introductive	5-6
[3]	
Zona de competență a celor mai bune practici și orientări ale Proiectului CAPRICE	7
[3.1.]Consolidarea autorităților integrate de management în transportul public	9-10
[3.2.]Finanțarea durabilă a transportului public	11-12
[3.3.]Contractarea și achiziționarea serviciilor de transport public	13-15
[3.4.]Progresiv, spre o mobilitate verde eficientă energetic	16-18
[3.5.]Planurile mobilității și managementul traficului	19-21
[3.6.]Informare integrată călători	22-23
[3.7.]Tichete integrate pentru regiunile metropolitane	24-25
[3.8.]Accesibilitatea pentru călători cu insuficiențe de mobilitate	26-29
[4]	
Partenerii în proiect	30
[4.1.]VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Germania	30
[4.2.]STIF Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France, Franța	30-31
[4.3.]MESP – Compania Municipală de transport public Vilnius, Lituania	31
[4.4.]ZTM Varșovia – Autoritatea de Transport Public din Varșovia, Polonia	31
[4.5.]P.M.B. – Primăria Municipiului București, România	32
Date contact.....	32-33
Note.....	34



[1] Preambul

CAPRICE : un proiect de succes pentru un plus de valoare în sistemele de transport

Ne bucurăm să prezentăm Ghidul de Bune Practici – încununare a activităților desfășurate în cadrul CAPRICE – un proiect de cooperare europeană inter-regională co-finanțat prin INTERREG IVC, ce a constat în susținerea sistemelor de transport public integrate ce conduc la o utilizare mai eficientă a energiei.

Citind acest Ghid veți avea imaginea a doi ani de schimburi concludente și constructive între autoritățile responsabile cu sistemele de transport din cinci mari regiuni de capitale europene. În decursul celor șapte ateliere de lucru organizate în 2009 și 2010 ne-am putut comunica experiențele și am localizat exemple de bune practici ce pot servi la îmbunătățirea eficienței sistemelor noastre de transport public și pot asuma problematica mobilității urbane.

Aceste bune practici au intenția de a fi practice, efective și facil de aplicat. Rolul creării lor este promovarea unui sistem de transport integrat și inteligent pentru a determina ca mobilitatea în zonele urbane și suburbane să devină mai sustenabilă, mai sigură, mai accesibilă tuturor, cu impact mai scăzut la mediu și mai inofensivă pentru sănătate. Ele sunt în totalitate în acord cu Planul de acțiune prezentat de Comisia Europeană în data de 30 septembrie 2009 și susținut de Consiliul Uniunii Europene.

Director Executiv – D.T.D.S.C. - P.M.B. București
Manager Adjunct CAPRICE-P.M.B.

Ion DEDU

Director - MESP Vilnius

Gintas BLIUVAS

CAPRICE ne-a dat posibilitatea de a progresa reciproc și a ne consolida relațiile ca parteneri. Proiectul exemplifică totalitatea avantajelor din favorizarea schimburilor la nivel european, furnizând de excelențe linii directoare în dezvoltarea unei politici de mobilitate durabile.

Aceste schimburi ne-au furnizat și mai mult argumente că prezența unor autorități puternice, ce au în responsabilitate sistemele de transport public la nivelul zonelor metropolitane din Europa este definitorie.

Autoritățile acestea sunt mai în măsură de a implementa sisteme de transport integrate și de o performanță mai ridicată, ce pun accent pe utilizatorii proprii și răspund nevoilor lor.

La un moment ca acesta, când noua Cărtă Albă în Transporturi este concepută să-și găsească ecoul în obiective și politici pentru o mai eficientă și durabilă mobilitate urbană, cu respectarea principiului subsidiarității, prezentul Ghid pune la dispoziție o metodă ce confirmă importanța schimbului și infuziei de experiențe de către autoritățile din sistemele de transport public urban din Europa în scopul realizării acestor deziderate.

Ne exprimăm convingerea că propunerile și orientările conținute în acest Ghid vin să illustreze sugestiv acest proces.

Director General - STIF Paris-Île-de-France

Sophie MOUGARD

Hans-Werner FRANZ

CEO al Verkehrsverbund Berlin-
Brandenburg GmbH
Partener-Lider în Proiectul CAPRICE

Director - ZTM Varșovia

Leszek RUTA



[2] Noțiuni introductive

Soluții durabile pentru mobilitatea urbană

Mai mult de 70 din 100 de locuitori ai Uniunii Europene trăiesc în zone urbane. Orașele au nevoie de sisteme de transport eficiente pentru a impulsiona creșterea economică, a limita poluarea și a îmbunătăți standardul de viață al cetățenilor.

Schimbările climatice și criza energetică deformează vechile cutume. Intrăm într-o nouă epocă a istoriei contemporane, epoca transportului durabil. Cum ar trebui să adresăm aspectele de mobilitate urbană pentru limitarea poluării, fluidizarea traficului și raționalizarea consumurilor noastre de energie?

Asumarea problematicii mobilității urbane

Autoritățile metropolitane de transport nu trebuie să se limiteze numai la a îmbunătăți considerabil serviciile lor actuale, ci și de a previziona solicitările în creștere în zona mobilității, pentru orizontul de timp când transportul public va fi un factor categoric. De aceea, acestor autorități este necesar să promoveze soluții pentru o mai mare atractivitate a sistemelor de transport public, pentru a le spori calitatea și pentru dezvoltarea de noi soluții de transport.

Ele va fi necesar să întreprindă schimburi internaționale pentru a îmbunătăți modul de impact al experiențelor lor, iar Comisia Europeană va trebui să se implice cu hotărâre în sensul de a contribui la ameliorarea sistemelor de transport la nivelul zonelor metropolitane. Efectiv, sub acest țel politic și în ideea depășirii problematicilor circumscrise mobilității urbane a fost promovat și s-a desfășurat Proiectul CAPRICE ('Regiuni de Capitale care Integrează Transportul Public în scopul Eficientizării Energetice').

Proiectul CAPRICE, co-finanțat prin programul INTERREG IVC, a fost aprobat în septembrie 2008 de Uniunea Europeană. Este un proiect de cooperare inter-regională ce a dat posibilitatea ca autoritățile de transport public (VBB, P.M.B., MESP, ZTM și STIF) din cinci mari teritorii urbane (respectiv Berlin-Brandenburg, București, Vilnius, Varșovia și Paris- Île-de-France) să lucreze în parteneriat și să schimbe cele mai bune practici.

Ca abordare -cât și ca obiective- CAPRICE corespunde pe deplin politicii Uniunii Europene de a dezvolta în zonele urbane și metropolitane o mobilitate mai sustenabilă, mai sigură, mai integrată, mai accesibilă către toți și mai inofensivă pentru sănătate.

Propunerile și orientările avansate de CAPRICE sunt în deplin acord cu planul de acțiune în sprijinul mobilității urbane prezentat în data de 30 septembrie 2009 de către Comisia Europeană. Ele sunt o etapă spre îmbunătățirea prin eficientizare a sistemelor de transport existente, dar și în sensul aprofundării modului în care previzionăm și proiectăm viitoarele sistemele.

CAPRICE:

Un parteneriat pentru a pune în derulare soluții efective

Cei cinci parteneri CAPRICE au avut întrevederi pe durata a șapte ateliere de lucru organizate în 2009 și în 2010 și având ca obiect schimbul de experiență. Un atelier de lucru a valorizat câte o temă specifică tratând un aspect major de mobilitate urbană: organizare și finanțare, contractare și achiziționare, instalarea flotelor de vehicule curate în sistemele de transport public, informare



integrată călători, tarife integrate și repartizarea veniturilor, planurile mobilității urbane și organizarea unui transport public mai accesibil pentru cetățenii cu deficiențe de mobilitate.

În cursul atelierelor partenerii și-au prezentat problemele de rezolvat, soluțiile găsite, variantele de îmbunătățire și mijloacele de finanțare solicitate.

Partenerii au înaintat propuneri de stabilire a celor mai bune practici și orientări ce decurg din activitățile proprii efectuate. Scopul a fost și derularea de strategii în mod unitar și de a recomanda instrumente ce fac posibil managementul integrat și durabil al sistemelor de transport public din zonele metropolitane făcând apel la aceste cele mai bune practici.

La aceste schimburi de experiență s-a adăugat un import de cunoaștere ce a făcut posibil ca cele mai bune practici observate să fie aplicate.

Exemplificând, orașele Berlin și Varșovia au lucrat pentru a lansa pe Internet o adresă web conținând informații comune pentru călători. Paris și Berlin au purtat întrevederi specifice pe tema informațiilor pentru călători. În fine, o întrevedere de lucru s-a derulat cu toți partenerii în susținerea proiectului de contract dintre Municipality București și operatorul de servicii de transport public la suprafață.

În total, în derularea proiectului CAPRICE s-au enumerat 30 de exemple de bune practici. Partenerii au desemnat cele mai bune practici ce clarifică chestiuni majore prin adresarea de soluții efective de dezvoltare a unor sisteme de transport mai integrate ce creează condiții pentru mobilitatea durabilă autentică.

Aceste bune practici sunt incorporate în acest Ghid ce se constituie într-o contribuție la planul de acțiune al Comisiei Europene pentru mobilitate urbană, cât și într-un instrument inedit pentru factorii de decizie responsabili cu sistemele de transport public.

Partenerii CAPRICE vor rămâne în continuare disponibili pentru diseminarea corespunzătoare a acestor practici și pentru a ilustra aplicabilitatea lor în regiunile marilor metropole.



[3] Zona de competență a celor mai bune practici și orientărilor Proiectului CAPRICE

>>Cele mai bune practici și orientări CAPRICE vor încuraja factorii de decizie să îmbunătățească transportul public în regiunile de metropole

Cele mai bune practici identificate în cele șapte zone alese de partenerii CAPRICE a fi exemplificate în Ghid au fost deja puse în practică în largi zone urbane din Europa. Ele sunt concepute a fi practice și efective.

Acestea ar trebui să fie o platformă pentru măsurile legate de prioritățile majore specificate în planul de acțiune pentru mobilitate urbană propus de Comisia Europeană în data de 30 septembrie 2009.

Unul dintre obiectivele proiectului CAPRICE este, de aceea, cel de a promova o politică integrată ce deschide posibilitatea furnizării unor servicii îmbunătățite către public. În îndeplinirea acestui țel, CAPRICE orientează la înființarea de autorități regionale fundamentate, pentru a manageria serviciile de transport public, exact ca în cazul STIF (la nivelul capitalei Paris și regiunii Île-de-France) sau al VBB (la nivelul capitalei Berlin și regiunii Brandenburg). Este un punct de abordare esențial-strategic.

Transpunerea în realitate a **planurilor mobilității urbane** este fundamentală pentru o politică integrată, efectivă, în transporturi, partizană acelor moduri de transport celor mai puțin poluante. Aceste moduri nu numai că implică în efectiv mijloacele de transport public, ci în egală măsură alte moduri de transport: autoturisme, biciclete, mers pietonal și transport de bunuri. Comisia Europeană și Parlamentul European au subliniat importanța lor strategică.

Accentul pe cetățean este o altă prioritate-zero pentru mobilitatea urbană. Este un subiect căruia Proiectul CAPRICE i-a consacrat o parte consistentă din muncă. Trei cele mai bune practici se adresează precis acestui aspect.

- Prima privește **dezvoltarea unui sistem integrat de informații pentru călători** pe bază de sisteme de transport inteligente (ITS - intelligent transport systems) ce îi ajută pe utilizatorii săi să se ghideze în împrejurimi.
- A doua practică vizează **contractele și achizițiile de servicii de transport public** ce pun la dispoziție o metodă de a fixa obiective operatorilor din sistem, pentru a asigura călătorilor o calitate mai ridicată a serviciului la un nivel de cost mai scăzut.
- A treia practică vizează **accesibilitatea sistemelor de transport public în cazul cetățenilor cu deficiențe de mobilitate**.

Orientările în aceste trei domenii au ca sursă experiența și constatările puse în comun de cei cinci parteneri în proiect.

O altă prioritate exponențială a Proiectului CAPRICE este dezvoltarea de sisteme de transport urban mai prietenoase cu mediul. Una dintre orientările proiectului face trimitere la etapele (pașii) în obținerea unei mobilități verzi mai eficiente energetic. Acești pași implică modurile de transport electrice energo-economice (trenuri, tramvaie și troleibuze) și autobuzele cu slabe emisii poluante. Cu toate acestea, este important de subliniat că alte orientări CAPRICE- mai ales planurile mobilității urbane, sunt și acestea esențiale pentru atingerea acestui scop.



Stabilirea unei structuri integrate de prețuri la nivelul întregii zone urbane și suburbane este o altă orientare ce își va aduce contribuția, în sensul asistenței și intensificării mobilității urbane bazate în special pe noile tehnologii și pe cardurile electronice seamless tip ITS.

În sfârșit, o finanțare sporită este un deziderat major pentru toți factorii de decizie la nivel național și european. Scopul este de a îmbunătăți rețelele existente și de a construi noi infrastructuri pentru a face față întregii game de solicitări a noii mobilități publice. Proiectul CAPRICE a avansat și o propunere în sensul finanțării sustenabile a transportului public, luând ca exemplu Franța, unde o taxă - cunoscută sub denumirea de contribuție pentru transporturi – a dat posibilitatea dezvoltării sistemelor de transport public beneficiare ale finanțării.

Aceste cele mai bune practici pot fi cu ușurință direcționate către alte autorități de la nivel urban și suburban cu atribuții în ce privește sistemele de transport public.

Utilizarea acestor practici poate aduce beneficii concrete și cuantificabile în ce privește susținerea mobilității urbane durabile în acord cu obiectivele majore fixate de Uniunea Europeană pe această temă.

8 pași ce sprijină autoritățile de transport public în îmbunătățirea transportului public.

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



[3.1.] Consolidarea autorităților integrate de management în transportul public

Consolidarea autorităților de transport public este decisivă pentru relansarea **calității serviciilor** în zonele de metropole

Transportul public din zonele metropolitane este apreciat de partenerii CAPRICE ca fiind un serviciu de interes public. O rețea de transport public cu servicii integrate este fundamentală pentru îndeplinirea obiectivelor de ordin social, economic și de mediu, pentru o accesibilitate disponibilă tuturor, protejând orașele de blocajele date de congestiile de trafic. Aceasta stabilește caracterul general și de ansamblu al transportului public.

Sistemele de transport la nivelul zonelor metropolitane sunt sisteme de complexitate. Structurile de organizare tradiționale nu iau această complexitate în calcul. Pentru a ajunge la a asigura călătorilor sisteme de transport public durabile este nevoie de servicii integrate. Acestea se raportează la diversele mijloace de transport din cuprinsul întregii zone metropolitane, neținând cont de operator (compania furnizoare de servicii).

În această situație, în multe dintre metropolele europene autoritățile cu atribuții în transportul public au luat hotărârea să înființeze noi structuri având în responsabilitate integrarea transportului public în regiunile lor de metropole. Dintre partenerii în proiectul CAPRICE, ca regiuni, Paris Île-de-France și Berlin-Brandenburg au dezvoltat complet autorități de management pentru transportul public.

Rezultatele favorabile ale acestei cooperări se regăsesc din punct de vedere al călătorilor, într-un serviciu de transport public mai bun, iar pentru contribuabili, într-o sporire a eficienței. Datorită organizării planificate coordonate, licitației și contractelor, în zona serviciilor de transport public pot fi furnizate mai multe servicii și de mai bună calitate. Unitatea sistemelor de bilete în transportul public, informarea călătorilor și curentul de promovare a produselor au stabilit un acces mai neîngrădit al cetățenilor la transportul public. Sistemele de diviziune a veniturilor deschid posibilitatea ca operatori diferiți să conlucreze și să aloce veniturile acumulate din vânzarea biletelor.

Primele autorități integrate de management în transportul public s-au înființat la începutul anilor '70, conceptul fiind repede popularizat. În statele-membre din Uniunea Europeană cooperări în sectorul transportului public au fost realizate de atunci etapă cu etapă și în prezent sunt uzuale la nivelul statelor-membre europene cu tradiție. Noile state-membre sunt interesate acut în prezent să pună bazele structurilor de acest tip. În Proiectul CAPRICE, municipalitățile din Vilnius, Varșovia și București au dovedit deosebit interes să învețe din experiențele efectuate la Berlin și la Paris în privința funcționării sistemelor de transport public integrate.

Un rezultat de bază al Proiectului CAPRICE a fost susținerea Municipality București pentru a pregăti un proiect de Contract de serviciu de transport public cu operatorul de transport de suprafață (în prezent R.A.T.B.). Aceasta marchează etapa de început în fundamentarea unui sistem modern de management în transportul public.

Astfel, specialiști de la alți parteneri CAPRICE au oferit îndrumări din experiențele lor privind contractarea serviciilor în transportul public și au asigurat documente-suport corespunzătoare în cadrul unui atelier de lucru prevăzut pe această temă. În concluzie, partenerul în proiect de la



București a pregătit un contract de serviciu construit pe baza actualelor condiționări și acesta urmează să fie semnat de Municipality București și de operator.

Orientări

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.

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.

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.

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.



[3.2.] Finanțarea durabilă a transportului public

Transportul public are nevoie de fonduri suficiente. În regiunea Paris Île-de-France costul transportului public de călători în 2009 a totalizat circa **7,6 mld. EURO**

În zonele metropolitane, costurile transportului public nu pot fi suportate numai din veniturile din tarifele pentru titluri de călătorie. Pentru a-și duce la îndeplinire obligațiile transportul public cere compensări suficiente și sigure. O finanțare constantă și de încredere a transportului public va include costurile operaționale necesare, cât și investițiile în infrastructură și în toate vehiculele ce traversează calea de rulare. O bună practică pentru o strategie de finanțare a transportului public este taxa de transport public din Franța.

Taxa de transport public în Franța

În regiunea Paris Île-de-France costurile transportului public de călători au totalizat în 2009 în jur de **7,6 mld. EURO** (costul operațiunilor + investiții).

Finanțarea pentru transporturi este asigurată de utilizatori (prin ticheting), companii (prin taxa de transport) și prin diverse subvenții de la buget.

Așa-zisa ‘contribuție pentru transport’ (taxa de transport) a fost creată pe baza unui document francez din 1971 și reprezintă una dintre resursele majore de finanțare a transportului public din Île-de-France. Ea este în același timp o cotă foarte importantă de venit în bugetul STIF.

Taxa de transport este calculată pe salarii tarifare. Orice companie ce angajează mai mult de 9 oameni în Île-de-France are obligația să plătească taxa de transport. În 2009, re-finanțările respective au fost în total de **52,5 mln. EURO**.

Taxa de transport este una dintre principalele surse de venit ce au ca obiect finanțarea transportului public în Île-de-France, acoperind în raport de aproape 39/100 totalul costurilor din transportul public (costul operațiunilor + investiții) în 2009.

Fig. 3.2.1. GPG pg. 12

Finanțarea transportului public în Île-de-France în 2009, în EURO

■ 42% (3,21 mld.)	Tariful de transport (utilizatorul primește o rețineră de la angajatorul său de cel puțin 50% din tarif).
■ 39% (2,98 mld.)	Taxa de transport
■ 14,4%	Contribuții publice
■ 3,2%	Alte subsidii
■ 0,2%	Venituri din sectorul de parcaje (amenzi, tarife)
■ 1,2%	Diverse

Taxa de transport din Île-de-France este concepută să finanțeze transportul public regional. Ea servește finanțării oricărui gen de cheltuieli (atât costul operațiunilor, cât și investiții), precum și contribuțiile membrilor Sindicatului pentru Transporturi din Île-de-France.

Consiliul de administrație al Sindicatului pentru Transporturi din Île-de-France ia anual decizia cu privire la suma totală a contribuțiilor publice ce vor fi repartizate între membri în conformitate cu normele STIF (51% + 30,38% + 18,62% revin respectiv: regiunii Île-de-France, orașului Paris, altor districte din Île-de-France).



În proiectul CAPRICE, taxa de transport a fost creditată ca o bună practică a unei metode sustenabile de finanțare a transportului public regional pentru alte autorități de transport public europene. Partenerii acestui proiect au ca obiectiv să încurajeze factorii de decizie politici naționali și europeni să adopte această bună practică și să aplice proceduri de finanțare durabilă pentru transportul public.

Fig. 3.2.2. GPG pg. 13
Rate ale taxei de transport

Harta cu diverse rate ale taxei de transport, pe districte

■ 1,4%	95; 78; 91; 77
■ 1,7%	93; 94
■ 2,6%	75; 92

Fig. 3.2.3. GPG pg. 13

Taxa de transport și costul transportului public în Île-de-France (în curs mld. EURO)

- Taxa de transport
- Costul transportului public (operațiuni și investiții)

Orientări

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.

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.



[3.3.] Contractarea și achiziționarea serviciilor de transport public

În anii trecuți participanții la proiectul CAPRICE au acumulat experiențe în achiziționarea și contractarea serviciilor de transport public de călători. Cu sprijinul instrumentelor de achiziție și a contractării, partenerii au o calitate superioară a serviciilor și călători mai mulțumiți odată cu scăderea volumului subvențiilor publice pentru serviciile de transport.

Berlin-Brandenburg

Gamă extinsă de servicii feroviare pentru bani mai puțini

Odată îndeplinită liberalizarea pieței feroviare, autoritățile cu atribuții în transportul public regional din Germania au fost îndreptățite să aleagă operatorul. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH a decis să organizeze licitație pentru toate serviciile feroviare regionale până în 2015. Achiziția a decurs printr-un proces de licitație europeană deschisă, cu participare largă. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH atribuie contracte de serviciu pentru operațiuni feroviare regionale prin procese de open tendering (licitație deschisă) conducând la multe beneficii: primul dintre acestea, prețul pentru operațiune poate fi redus – recurgând la licitație – cu până la 30%. În paralel, calitatea serviciilor poate fi mai bună prin vehicule moderne, echipament mai bun și serviciu orientat spre clientul sistemului feroviar. Grație contractelor, autoritățile regionale au posibilitatea să penalizeze operatorul în caz de întârzieri sau alte cauze. Acesta este un stimul decisiv pentru operator ca el să furnizeze (un) bun serviciu.

Repartiția pe piață a operatorilor feroviari regionali în Berlin-Brandenburg

- DB Regio AG (Deutsche Bahn) → 65%
- ODEG mbH (Arriva + Hamburger Hochbahn) → 28%
- NEB (Captrain, SNCF) → 4%
- PEG (Arriva) → 3%

Varșovia

O combinație inedită -contract direct atribuit și licitație

Licitatia ca formă de susținere din exteriorul sistemului a serviciilor de transport local cu autobuzul a fost dezvoltată la Varșovia încă din anii '90. Ideea de început a fost de a asigura acoperirea necesarului crescut al tuturor vehiculelor ce traversează calea de rulare din zona metropolitană aflată în dezvoltare rapidă a Varșoviei prin favorizarea inițiativelor private în serviciile de transport public. Companii private au fost alese prin licitații competitive deschise. În același timp, autobuze noi, de înaltă calitate, cu podea joasă, sunt o cerință obligatorie pentru ofertantul câștigător al unei licitații. Iar în paralel cu îmbunătățirea calității și noi flote, serviciile sunt forțate să scadă costurile datorită competiției. Azi, din flota de autobuze a Varșoviei, 25% sunt rezultatul unui proces de licitație, în timp ce 75% sunt operate de operatorul municipal ce a fost nominalizat direct de către oraș.

Combi-nația ,contract direct atribuit și licitație' are multe avantaje:

1. Prin organizarea licitației numai pentru părți din rețea, din etapă în etapă operatorul public are posibilitatea să adapteze la gama de prețuri și servicii ale operatorilor privați;
2. Prin procedura achiziției orașul primește un eșalon pentru prețurile de operator în rețeaua de autobuz. El poate obliga propriul operator să scadă costurile serviciilor;



3. Prin folosirea instrumentului licitației și competiției în transportul public, orașul poate câștiga în experiență sistematic. Orașul și ZTM pot progresiv să-și adapteze procedurile lor interne pentru controlul de operatori privați.

4. Licitația competitivă poate aduce o extensie a calității serviciului simultan cu scăderea costurilor față de un operator municipal monopolist sau de o companie privată - dacă procesul este bine instrumentat și condus. Flota de vehicule ce traversează calea de rulare trece în proprietatea unei companii private ce ia în calcul riscul de proprietate și operațional.

Degrevarea de acest risc și de eventuale elemente de cost este un bun avantaj.

Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France Contractarea ca formă de contribuție la ameliorarea serviciului destinat călătorilor

Pentru Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France, existența contractelor între autoritatea de organizare și operatori deschide competiția negocierii preconizate pentru ținerea sub control a costurilor, ca și pentru o calitate îmbunătățită a serviciilor oferite călătorilor.

Structura prețurilor trebuie combinată cu o cerință:

- să dezvolte eficiența costului;
- să stabilească obiective privind calitatea serviciului incluzând un contract pentru bonusuri-penalități (bonus: când obiectivul este îndeplinit; penalitate: când este neîndeplinit) deschizând posibilitatea de a contracta un serviciu mai bun către călători și de a ține cont mai bine de doleanțele lor.

Un sistem funcționând pe eficientizarea costurilor este un element consolidat al strategiei ce urmărește redefinirea sistemului de transport public în planul general de gospodărire a finanțelor publice.

Un contract de serviciu cu un sistem bonus & penalități dă șansa autorității de organizare să dețină un contract 'ferm' cu operatorii, prin acesta aceștia fiind încurajați să îmbunătățească din punct de vedere calitativ serviciul de transport public. Călătorii sunt atunci beneficiari de oferte și servicii îmbunătățite (o mai bună frecvență, condiții mai avantajoase de călătorie, mai bună informare, mai bună accesibilitate către rețele etc.). Obiectivele de calitate a serviciului pot fi perfecționate în cursul anilor și apropiate așteptărilor călătorilor.

Acest profil de bonus & penalități poate fi realizat necondiționat de contractele ce vor fi agreeate de autoritățile de transport cu operatorii în lumina Obligatorietății Serviciului Public (PSO) european, Regulamentul (CE) nr. 1370 / 2007.

Aceasta este în prezent o practică definitivă întrucât Uniunea Europeană este în expectativa să întărească drepturile călătorului. În adevăr, un contract echipat cu sistem bonus & penalități și stabilind obiective superioare pentru operatori este cea mai bună cale de a garanta călătorilor o calitate a serviciului în transportul urban în principalele zone de metropole ale Europei. O structură de prețuri pentru o eficientizare a costurilor se armonizează și este susținută de Reglementarea Obligatorietății Serviciului Public.



Orientări

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 micșorarea sumei pentru subvențiile 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.

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.

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.



[3.4.] Progresiv, spre o mobilitate verde eficientă energetic

Toate regiunile capitalelor europene resimt impactul negativ al mobilității private, vizibil sub forma congestiei de trafic, a poluării aerului și poluării fonice. Transportul public este factorul de bază al mobilității durabile în regiunile de capitale. Prin urmare, strategii de anulare a impactului negativ al mobilității trebuie să atribuie un rol de bază transportului public, iar parcul de vehicule în zonele urbane trebuie redus.

Întrucât mijlocul de transport public reunește solicitarea de transport într-un vehicul, are un puternic avantaj de mediu în comparație cu vehiculul privat. Totuși, industria constructoare de mașini lucrează în sensul ecologiei mobilității private. Industria transportului public trebuie să fie în temă cu această dezvoltare și trebuie să aibă siguranța că păstrează avantajul de mediu prin suportul dezvoltării vehiculelor verzi – autobuze, tramvaie, metrouri și căi feroviare. Primii pași au fost parcurși și în țările central- și est-europene unde flotele de autobuz au fost înlocuite în perspectiva normelor EURO.

Eficiență crescută datorită tracțiunii electrice

Sectorul transportului public are la activ ani de experiență în ce privește vehiculele propulsate electric din sistemul feroviar de metrou, tramvai, troleu. Multe țări din Europa de vest au înlocuit însă sistemele lor de tramvai și de troleu cu autobuze diesel. Tramvaiele și troleibuzele nu mai au aceeași forță de impact și imaginea lor este afectată. Datorită gradului înalt de eficiență a dispozitivelor, aceste sisteme au în ele potențialitatea de a fi cele mai prietenoase cu mediul, când forța electrică este produsă din energii verzi. În principal, în cazul liniilor cu nivel înalt de acoperire vor fi introduse sisteme electrice.

Exemple ce ilustrează această abordare pot fi observate în Elveția și Franța, unde în ultimii ani sisteme moderne de tramvai și troleibuz au fost introduse.

Schimbarea obișnuințelor din sfera mobilității

Ecologia mobilității nu poate fi realizată strict printr-o abordare tehnică; și atitudinile mobilității trebuie puse de acord. Pentru a semnala cetățenilor impactul negativ al transportului cu autoturismul, orașul Vilnius a întâmpinat 'Săptămâna europeană a mobilității' corelat cu campania 'În oraș fără autoturismul meu'. Demersul a fost de a dovedi că orice persoană are o cotă de responsabilitate față de mediul înconjurător; oricine își poate aduce contribuția în a menține – la nivel local, orașul și la nivel global, planeta – mai curate.

În derularea campaniei, atenția publică a fost orientată pe impactul negativ al transportului asupra mediului și asupra sănătății umane. Rezidenții din localitate au fost încurajați să contribuie individual la protejarea unor factori de mediu curați, alegând mijloace de transport mai puțin poluante, cum sunt transportul public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

În derularea campaniei diverse locații solicitate de transportul public și autoturisme private au fost vizualizate pe principala arteră rutieră din Vilnius. Prin varii moduri s-a promovat natura utilă a transportului public. Cu deosebire în țările din centrul și estul Europei, unde transportul public încă traversează serioase probleme de imagine, astfel de campanii sunt ocazia de a arăta cum poate contribui transportul public la o mobilitate ameliorată și mai ecologică.

Vehicule electrice pot fi instalate relativ pe toate liniile cu indice ridicat de călători. În Europa de est multe orașe au rețele de troleibuz și tramvai ce reclamă re-investiții. Acele sisteme vor fi sistematizate. Dar dintre autovehiculele electrice pot primi denumirea de soluție tehnică prietenoasă cu mediul doar cele a căror energie electrică este produsă al energiilor regenerabile cum sunt energia produsă de soare, a vântului sau a apei.

Vehicule cu combustibil hidrogen

Combustibilii tradiționali – motorina de pildă - în viitor vor avea o răspândire restrânsă. Efect al limitărilor, cotațiile de preț pe piața globală pentru motorină și benzine vor urca. Rezultă că este important pentru economia transportului public să găsească variante.

Municipalitățile Hamburg și Berlin în prezent studiază hidrogenul ca sursă posibilă de energie pentru transportul public. În timp ce abordarea de la Hamburg (ce utilizează celule cu combustibil hidrogen este încurajatoare și are premise de a fi o bună practică), experiențele de la Berlin cu hidrogen în dispozitive clasice nu au avut până în prezent succesul scontat.

Utilizând hidrogen este posibilă acumularea de energie electrică.

Prin această metodă energia poate fi produsă când este la îndemână ușor, ceea ce este în special interesant pentru energia produsă de vânt. Hidrogenul pentru autovehicule are emisii zero (cu excepția apei). Randamentul arderii combustibilului hidrogen în celula de combustie este mai ridicat decât în dispozitivele din clasa uzuală. Combinația celor două poate fi o soluție pentru impunerea autobuzelor pe viitor.

În prezent, costul autobuzelor cu combustibil hidrogen este circa triplu în comparație cu cel al autobuzelor clasice și, prin urmare, necompetitiv. În stadiul actual nu se poate recomanda o conversie. Totuși, Proiectul CAPRICE orientează spre urmarea în consecință a proiectului, întrucât tehnologia deține un mare potențial pentru un transport public verde în viitor.

Orientări

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.

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.

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.



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.

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.



[3.5.] Planurile mobilității și managementul traficului

Planul Mobilității Urbane în Île-de-France

Toți partenerii în proiectul CAPRICE întocmesc cu regularitate planuri de mobilitate urbană / regională ca documente de sistematizare pe intervale scurte sau lungi. Varșovia și Berlin elaborează planuri de mobilitate urbană pentru dezvoltarea planificată pe durată scurtă de timp - 5 ani – a sistemului de transport și de 15 până la 20 de ani pentru dezvoltarea pe interval mai lung de timp a serviciilor și infrastructurii.

‘Planul Mobilității Urbane în Île-de-France’ (în franceză: ‘Plan de Déplacements Urbains Île-de-France’= PDUIF) este un plan urban pentru mobilitate pentru toată regiunea Île-de-France (zonă de locuit compactă și urbană, cât și zone rurale). Transportul public, toți reprezentanții modurilor de transport și ai mobilității (vehicule private, cicliști, pietoni) și în aceeași măsură transportul de bunuri, sunt tratate în Planul de Deplasări Urbane Île-de-France.

În 2000 a fost elaborat Primul Plan de Deplasări Urbane Île-de-France. Planul avea rolul de a îmbina unitar toți factorii necesari pentru o mai bună și mai obiectivă corelare a efortului public în direcția transporturilor și a mobilității. Pentru prima dată planul stabilește obiective restrictive în utilizarea vehiculelor. Din aceasta perspectivă și pentru a atinge aceste scopuri Planul de Deplasări Urbane Île-de-France este un factor de promovare și adoptare a soluțiilor de transport public, al cărui rol este esențial.

Această abordare este în total acord cu Strategia de la Göteborg trasată de Consiliul European în iunie 2001.

Din 2004 legile din Franța au numit Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France să se ocupe de evaluarea și revizuirea Planului de Deplasări Urbane Île-de-France din partea Consiliului regional. Revizuirea Planului de Deplasări Urbane Île-de-France a urmat din 2008. Obiectul noului PDUIF este de a repune în echilibru linia de demarcație între nevoia de mobilitate și mediu și protecția sănătății. Acest plan urmărește să coboare nivelul transportului poluant și să sprijine acele moduri de transport mai nepoluante și mai eficiente energetic, global și într-un mod coordonat (cu toți factorii decizionali pe linie de mobilitate, inclusiv utilizatorii transportului public și populația).

Planul de Deplasări Urbane Île-de-France trebuie să fie convergent cu obiectivele de îmbunătățire a calității aerului planificate în Île-de-France (Regional Air Quality Plan – Planul Regional privind Calitatea Aerului). Pe de altă parte, Planul de Deplasări Urbane Île-de-France corespundea obiectivelor planului structural de dezvoltare regională (Schema directoare a Regiunii Île-de-France).

Proiectul pentru noul Plan de Deplasări Urbane Île-de-France a fost stabilit după multiple consultări cu factorii decizionali și cetățenii prin forumuri pe web precum și prin procesul de consultare publică clasic. Procesul consultării a durat cu aproximație 1 (un) an și scopul său a fost să pregătească premise favorabile documentului.

Grație metodei sale (abordare ce implică toți factorii de decizie ai mobilității) și obiectivelor sale (inclusiv cel de a promova cele mai nepoluante, mai eficiente energetic moduri de transport), Planul de Deplasări Urbane Île-de-France constituie o bună practică. PDUIF combate congestia de trafic și sprijină mobilitatea populației în largi areale construite.

Prin definirea planului de obiective măsurabile de restrângere a utilizării autovehiculelor și dezvoltarea transportului public și a deplasărilor cu bicicleta se va monitoriza succesul măsurilor.



Strategia de dezvoltare a sistemului de transport din Varșovia

Strategia de transport de la Varșovia urmează un plan de măsuri asemănător. Instituită în anul 2009, este un document de sistematizare pe interval scurt și mediu de timp în vigoare până în 2015 și după. Măsuri importante constau în modernizarea rețelei de transport și dezvoltare în mod treptat a rețelei, cu trasee mediane frecvente și linii aglomerate de călători realizând conexiuni urgente între zonele rezidențiale și centrele intermodale.

Strategia prezintă următoarele 8 obiective generale:

- înființarea unei autorități de transport metropolitane comune;
- modernizarea și îmbunătățirea rețelei de tramvai;
- continuarea dezvoltării rețelei de metrou;
- dezvoltarea susținută a transportului feroviar;
- acțiunea integrată a diverselor moduri de transport;
- dezvoltarea transportului la nivel urban și suburban cu autobuzul;
- modernizarea materialului rulant pentru transportul cu tramvaie și autobuze;
- raționalizarea rețelei de drumuri.

Managementul traficului și mobilitate durabilă

În toate capitalele europene se întreprind măsuri de restrângere a congestiei și de mărire a vitezei în transportul public. În multe orașe viteza medie a autobuzelor este prea scăzută pentru a rivaliza cu cea a vehiculului. În Berlin de exemplu, viteza medie în anii precedenți chiar a scăzut. Astfel, sunt adoptate măsuri pentru a gestiona mai eficient traficul. Orașele București și Vilnius au introdus în ultima vreme sisteme moderne de gestionare a traficului. Toate orașele implicate în Proiectul CAPRICE au amenajat de câțiva ani linii special prevăzute pentru transportul public. Exemplificând, în cazul Bucureștiului, linia de tramvai 21 a fost prioritizată, diminuând considerabil timpii de ședere în trafic. În cazul Berlinului, centrul de control al circulației informează operatorii și clienții despre condițiile de trafic din Berlin și – împreună cu dispeceratul de control al traficului – întreprind acțiuni de menținere în parametri a fluxurilor de trafic.

Realizarea integrării serviciilor de transport public și a mersului cu bicicleta este o măsură importantă pentru o mobilitate mai sustenabilă.

În acest scop biciclete publice pentru călătorii de scurt parcurs au fost introduse la Paris și la Berlin. La Vilnius ele sunt prevăzute pentru 2011.

Pentru a avea garanția unei minime mobilități în zonele suburbane și rurale ale Brandenburgului, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH - împreună cu autorități locale și operatori – au dezvoltat servicii de transport public la solicitări. În situațiile unde schema de ocupare este sub plafonul capacității totale a autobuzului, a fost instalat un sistem intermediar autobuz clasic -taximetru. Călătorii trebuie să apeleze în prealabil serviciul și se deplasează de la o stație de autobuz la o alta, în cadrul unei zone deservite.

Deosebirea față de taximetrul tradițional este că dispeceratul rețelei poate comasa solicitările de la diverși călători pentru a obține un grad mai mare de ocupare a cursei taxi.



Orientări

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.

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.

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.



[3.6.] Informare integrată călători

Noi tehnologii

pot să ajute la ghidarea clienților
prin rețele
complexe
de transport public

Rețelele de transport public din regiunile capitalelor sunt sisteme complexe. Călătorii au nevoie de ghidare prin aceste sisteme pentru a parcurge distanța între două puncte. Aceasta este îndeosebi crucial pentru noii clienți ce nu sunt acomodați cu rețeaua. Informare integrată călători este de aceea un element esențial al transportului public în regiunile de capitale și metropolitane.

Informare integrată călători definește o informație comună pentru întreaga rețea fără a conta operatorul și modul de transport. Călătorii vor să ajungă ușor de la un punct la altul și de regulă sunt neinteresați ce companie îi transportă pe ei în mod curent.

Informarea călătorului în sine este un sistem complex. Diferiți clienți preferă diferite surse de informare. De aceea, informația către călător va fi furnizată la agenții și punctele de serviciu, telefonic, via Internet – pentru sisteme electronice dar și pentru echipamente portabile – și la opriri și stații. Integrarea informației în timp real dă voie călătorilor să fie mai flexibili în deplasările lor și să aibă o mai bună reacție la întârzieri și / sau alte disfuncții din rețea.

Informare integrată călători are nevoie de organizare de către autoritate. Autoritățile trebuie cel puțin să definească acel cadru de activități al unui operator independent și minimul de cerințe de informare integrată călători privind operatorul. Autoritățile prin urmare trebuie să fie echipate cu suficiente resurse financiare și umane pentru a defini aceste cerințe și a lua o poziție proactivă în informarea călătorului. Cerințele privind informare călători vor deveni parte a contractelor convenite între autoritate și operator. Acestea vor conține date orare, informare în timp real, informare privind servicii clienți și ticketing.

Planificatorul web VBB de călătorie
și transferul acestuia la ZTM Varșovia

Planificatorul VBB de călătorie, VBB-Fahrinfo este un sistem de transport public de circuit pe Internet ce poate fi utilizat via computer și telefon celular. Calculează rutele între două puncte în regiunea Berlin-Brandenburg. Aceste puncte pot fi opriri sau stații, dar și adrese sau puncte de interes.

Planificatorul de călătorie acoperă întreaga zonă Berlin-Brandenburg cu cei **41 operatori de transport** actuali și este disponibil gratis pe Internet și pe dispozitivele mobile. Oferă către client o versiune de căi speciale de transport sau să selecteze numai moduri de transport public zero-barieră. Planificatorul de călătorie este actualizat repetat și aprovizionat cu date în timp real.

De aceea serviciul de informație de călătorie este pregătit să dea informații despre întârzieri și re-calculează rutele în caz de pierdere a conexiunilor.

Informația dată privind prețul respectă sistemul de tarif al VBB. Datorită rețelelor DELFI și EU-Spirit, planificatorul de călătorie al Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nu acoperă numai zona teritorială Berlin-Brandenburg, ci este conectat de asemenea cu toate regiunile din Germania și regiuni europene selecționate. Se are în vedere o dezvoltare către un sistem amplu european.

Un rezultat de bază al proiectului CAPRICE este stabilirea și dispunerea unei metode de organizare a călătoriei pentru regiunea metropolitană Varșovia bazate pe schimbul de experiențe pe tema planificatorului de călătorie al VBB instalat de ZTM Varșovia. După implementare va fi testat pentru un an și derulat de ZTM Varșovia. După faza testării, Autoritatea de Transport Public Varșovia va decide atunci dacă planificatorul de călătorie va rămâne un serviciu clienți la Varșovia.

Orientări

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.

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.

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.



[3.7.] Tichete integrate pentru regiunile metropolitane

Un tichet comun pentru toate transporturile dintr-o regiune este ideea- suport din subsidiarul funcționării sistemelor de transport integrate

Zonele metropolitane tot mai frecvent pun la dispoziție sisteme integrate de ticketing ce permit călătorilor să parcurgă distanța de la un punct al unei zone la altul utilizând un bilet, fără a conta ce tip de mijloc de transport public aleg clienții. Din rândul partenerilor în proiectul CAPRICE, partenerul Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France și partenerul Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH pun la dispoziție sisteme de ticketing regionale dezvoltate în totalitate, sisteme integrând toate modurile de transport public.

Adăugând, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie este în stadiu avansat de instalare a unui astfel de sistem etapă cu etapă și în cazul Bucureștiului aceste sisteme sunt în prezent în implementare.

În regiunea Paris Île-de-France și în regiunea Berlin-Brandenburg, călătorii venind din periferiile rurale pot achiziționa un tichet al cărui preț include: deplasarea cu autobuzul local spre gara feroviară, călătoria cu trenul către centrul metropolei și deplasarea cu metroul de la gara feroviară spre destinația finală a voiajului. Această schemă standard face călătoriile simplificate și mai economice, pentru că prețul călătoriei nu este preț fragmentat, compus din prețul cotelat separat pe segmente de călătorie. Pasagerii trebuie numai să înțeleagă beneficiile sistemului cu un tarif și procură un tichet pentru tot voiajul lor.

În mod normal, nu numai un operator este activ în zonele metropolitane, astfel, sistemele integrate de ticketing au nevoie de un sistem al repartiției veniturilor pentru siguranța ca toți operatorii implicați în circuitul de transport își primesc partea de venit din veniturile din tichete.

Ticketing electronic contactless
la Varșovia

Din ce în ce mai multe orașe și zone metropolitane sunt în stadiu de implementare a sistemelor electronice de ticketing contactless în transportul public. La proiectul CAPRICE, toți partenerii – excepție face Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH – au instalat ticketingul electronic cel puțin pentru unele din tichete însă și Verkesverbund Berlin Brandenburg GmbH, lucrează la o asemenea soluție ce va fi parte a unei soluții integrate pe teritoriul Germaniei.

Tichetele electronice contactless au avantaje remarcabile pentru utilizatori cât și pentru operatori.

- **Clientul nu trebuie să cumpere cu regularitate un nou bilet.** Tichetele sau datele înscrise pot fi transferate direct în sistemul cardului. În caz de pierdere a tichetului, titularul are posibilitatea să întrerupă utilizarea în continuare a tichetului și este în situația de a putea primi un nou card, fără a fi privat sub aspect financiar.
- **Pe termen lung, multe regiuni evaluează pregătirea strategiei de preț a celui mai profitabil preț.** Atunci, utilizatorul nu va trebui să se mai preocupe în nici un caz de sistemul de ticketing, ci pur și simplu de a marca intrarea și ieșirea din sistem în cazul fiecărei treceri



și sistemul calculează cel mai bun preț pentru utilizator. Utilizatorul poate fie să adauge un talon pe tichetul său, cu posibilitatea a fi retransmis cu ocazia câte unei treceri, fie acesta este încărcat regulat lunar după epuizarea numărului configurat de treceri.

➤ **Există de asemenea avantaje importante pentru operațiune:**

Costurile pentru vânzările de bilete pot fi micșorate, întrucât cardul propriu-zis poate fi utilizat pentru mai mulți ani.

Utilizarea cardurilor poate fi întreruptă în caz de utilizare inadecvată. Datorită sistemului de fond, tichetele nu pot fi copiate la fel de simplu ca tichetele tradiționale imprimate pe hârtie.

Prin tehnologie contactless tichetele pot fi mai rapid controlate, aceasta reprezentând un beneficiu pentru operatorul sistemului, și pentru utilizator în aceeași măsură. În final, dar nu de neglijat, autoritățile și operatorii primesc date despre comportamentul de călătorie al celor ce călătoresc și de aceea pot dimensiona serviciile cu mai multă ușurință corespunzător cu nevoile călătorilor.

În 2001, Varșovia a introdus Cardul Orașului Varșovia, un card inteligent fără contact (contactless smart card) pentru transport public, acoperind întreaga zonă a orașului. Cardul inteligent este utilizat astăzi pentru toate tipurile de tichete, nu și pentru tichetele cu o singură călătorie, ce sunt electronice, dar au prevăzută și o bandă magnetică. Experiențele cu Cardul Orașului Varșovia sunt foarte pozitive. Călătorii sunt satisfăcuți de manevrarea ușoară a cardului, în timp ce autoritățile beneficiază urmare a procedurilor ușoare ale controlului și vânzărilor.

Orientări

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 navetistilor. Autorităților de transport public trebuie să li se permită să stabilească scheme generale de repartizare a veniturilor între toți operatorii implicați. Aceasta trebuie să se specifice în contractele de serviciu dintre operatori și autorități.

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.

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.



[3.8.] Accesibilitatea pentru călători cu insuficiențe de mobilitate

Transportul public
va putea fi **accesibil**
tuturor grupelor de utilizatori

Sistemele de transport public din zonele metropolelor în cele mai multe cazuri datează de la începutul secolului trecut, atunci când au fost construite mari rețele de metrou pentru a satisface solicitările în creștere din zona mobilității. La acel moment al istoriei nimeni nu a acordat importanță nevoilor speciale ale călătorilor cu deficiențe de mobilitate. A organiza aceste rețele în maniera de a le reda accesibile tuturor este un țel de primă importanță pentru autoritățile de transport public. Cum aceste rețele nu au avut dotări pentru aceste nevoi speciale, procesul transformării este complicat și costurile foarte mari. În pofida acestor impedimente, de câțiva ani s-a înregistrat un avans important în sensul unor sisteme de transport mai accesibile. Exemple din regiunea Paris Île-de-France și din regiunea Berlin-Brandenburg sunt expuse în acest Ghid pentru a avea o imagine în legătură cu măsurile posibile de realizare a unui transport mai accesibil pentru toți. În țările central- și est-europene se desfășoară mari eforturi în această direcție în prezent. În primul rand este efect al modernizării flotelor de transport public ce se produce într-un ritm susținut. Desigur, vehiculele de achiziționate sunt libere de bariere ('barrier-free') și respectă nevoile călătorilor cu deficiențe de mobilitate.

Paris- Île-de-France
Din etapă în etapă
spre accesibilitate completă

Pentru regiuni cum este Paris- Île-de-France, cu o infrastructură de transporturi înregistrând 100 de ani, organizarea planificată, execuția și urmărirea obiectivelor de lucrări este un proces de mare complexitate cu cât accesibilitatea presupune coordonarea activității a peste 100 de operatori și instituții din transporturi.

•**Concursul de opinie de la toți factorii de decizie este esențial.** Față de actuala încadrare a rețelei de tramvai (nivel de accesibilitate: 100%), accesibilitatea întregului sistem este în general scăzută, respectiv numai o cotă de 10 procente din serviciile de autobuz, 20 de procente din numărul de stații feroviare și o cotă de 3 procente din numărul de stații de metrou sunt în prezent accesibile populației. Considerând aceasta baza de lucru, Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France a decis să dezbată soluții posibile și priorități în comun cu toți factorii de decizie: asociații ce îi reprezintă pe cetățenii cu deficiențe de mobilitate (cetățenii de vârsta a 3-a și deficienții locomotor), autoritățile locale ce au în subordine serviciile de transport și pe operatorii sistemului. Acest mod de a trata dă posibilitatea evaluării tuturor nevoilor, creează un paralelism între conținutul planurilor de investiții și de priorități, punând în evidență măsuri de control al calității pe baza experienței de la utilizatori.

•**Regimul de priorități al investițiilor cu cel mai posibil grad de realizare este un alt pas important.** Acolo unde aspectele privesc rețeaua de drumuri și feroviară, primele s-au situat linii / trasee, stații și opriri pe traseul curselor de autobuz cel mai des solicitate, prezentând o bună distribuție regională (câte o stație accesibilă la 20 de kilometri distanță minim- în cazul transportului feroviar) și serviciu de asistență specială pe locație în sprijinul cetățenilor cu deficiențe de mobilitate (locuințe pentru cei cu deficiențe, centre de asistență finanțată, spitale ș.a.). Acolo unde rețeaua de metrou este



vizată, multe probleme tehnice au condus la prioritatea de a organiza 60 de linii de autobuz mai accesibile, asigurând astfel un suport la partenerul- rețeaua de transport la suprafață.

•**Achiziția și serviciile trebuie corelate, în efortul de a instala accesibilitatea în cel mai scurt timp.** Scopul exprimat de asociațiile cetățenilor cu dizabilități este de a organiza facilități ce pot pune membrii lor în poziția de a accesa servicii de transport public în mod neasistat.

Aceasta poate rezulta numai din recondiționarea infrastructurii și înlocuirea materialului rulant actual, proiectat pentru o rată de utilizare estimată la 40 de ani. Pentru a fi mai curând accesibile sistemele de transport, Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France a hotărât să pună la dispoziție un serviciu de plecări-sosiri călători în stații, în locurile unde platforma stației este accesibilă din suprafața de rulare, prin poziționarea manuală a unei trape între platforma stației și tren, spre a facilita cetățenilor în scaun cu roțile fluxul în și din incintă.

•**O altă condiție este furnizarea unor canale de informare distincte.** Persoanelor cu deficiențe de mobilitate trebuie să le fie pus la dispoziție un serviciu special de informare (formă și conținut distincte). În regiunea Paris Île-de-France s-a luat măsura de a trata diferit persoanele cu dizabilități de cele prezentând deficiențe de mobilitate și de a oferi acestora servicii particularizate gratuite. Serviciile în cauză sunt livrate prin rețeaua Internet, rețelele de telefonie și de e-mail, dar și pe suport tipărit. Decizia s-a cristalizat din ergonomia informației oferite, din dorința de a asigura servicii fără plată, și din preocuparea de a instrui personal în scopul asigurării de informații categoriei de persoane cu dizabilități.

•**Pentru a asista persoane cu dizabilități instruirea personalului este o necesitate.**

Întregul efectiv angajat având contact cu personalul călător trebuie atenționat asupra nevoilor speciale ale cetățenilor cu dizabilități, încât să îi poată asista pe aceștia înțelegând nevoile lor. Instrucțiuni speciale trebuie asigurate personalului de primire din stații, șoferilor de autobuz și acelor furnizori de servicii speciale de informare.

Sistem special de informare
a călătorilor și alte facilități
la Berlin-Brandenburg

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH **Planificatorul de călătorii liber de bariere**

În prezent, Autoritatea de transport public din Berlin-Brandenburg extinde competențele planificatorului său de călătorii (vezi 3.6.) cu un instrument specific călătorilor cu deficiențe de mobilitate. Acesta satisface solicitări specifice călătorilor cu probleme de mobilitate.

Călătorii în scaune cu roțile dispun – de exemplu – numai de conexiuni cu linii de autobuz și stații intermediare libere de bariere de pe traseu. Instrumentul configurează și pașii suplimentari ce trebuie efectuați de călătorii în scaune cu roțile către ascensoare și timpul intervalului de transfer spre diverse linii de destinație și puncte de interschimb. Este în proiect să se instaleze și aplicații pentru călătorii cu insuficiențe vizuale, încât aceștia să poată fi direcționați în interiorul rețelei prin intermediul dispozitivelor MP3.



Berlin

Aplicația pentru ascensoare

Rețelele de metrou și tren rapid datează la Berlin de la începutul secolului trecut. Reformarea rețelei reclamă fonduri importante, întrucât stațiile trebuie amenajate pentru dotări cu ascensoare. De aceea, în anul 1992 Orașul Berlin a decis să aplice un program în baza căruia stațiile vechi de metrou și de tren rapid să aibă în dotare ascensoare și facilități de ghidaj pentru cetățenii cu insuficiențe vizuale. La nivelul actual, din 173 de stații de metrou, un număr de 81 de stații au rampe sau ascensoare, 100 din 173 de stații au sistem de ghidaj pentru cetățenii cu insuficiențe vizuale, iar în rețeaua de tren rapid un număr de 80 din 100 de stații prezintă dotări pentru cei cu deficiențe de mobilitate.

Servicii de asistență în mijloacele de transport

Un sistem eficient deși foarte simplu a fost introdus la Berlin în scopul asistenței călătorilor cu deficiențe de mobilitate la afluire în trenuri. Toate metrourele și stațiile de tren rapid sunt dotate cu rampe în sprijinul persoanelor în cărucioare pentru a accede în tren.

Orice stație are instalate rampe; la extremitatea platformei cea mai apropiată de cabina șoferului. Călătorii în cărucioare sunt îndrumați să se poziționeze la capătul platformei stației în sensul de mers, astfel încât șoferul să poată descinde rapid din tren și a le oferi asistență.

Sistemul a dezvoltat o mai mare eficiență în comparație cu instalațiile tehnice ce sunt supuse de multe ori la defecțiuni.

Orientări

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.



Partenerii în Proiectul CAPRICE

CAPRICE este constituit de 5 parteneri, dintre aceștia: 1 Partener-Lider [VBB (Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg GmbH Germania), asistat de o firmă de experți - INFRASTRUKTUR & UMWELT] și 4 parteneri de proiect: STIF (Syndicat des Transports d'Île de France -Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France, Franța), ZTM Varșovia (Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie – Autoritatea de Transport Public din Varșovia, Polonia), MESP Vilnius – Susisiekimo Paslaugos - Compania Municipală de Transport din Vilnius (Lituania) și P.M.B. – Primăria Municipiului București (România). Partenerii au, independent de ceilalți parteneri, câte un manager de proiect și un manager financiar.

Rezultat al unei succesiuni de ateliere de lucru tematice, toți partenerii au schimbat reciproc experiențe pe diverse problematici de transport și mobilitate și au ajuns la stadiul de a evidenția cele mai bune practici și de a formula orientări ce stau la baza prezentului Ghid.

4.1. Germania (Berlin)

Partener în proiect: VBB

Autoritatea de transport public din Berlin-Brandenburg -Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (Autoritate de organizare)



Înființată oficial la 30 decembrie 1996, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH este autoritatea de transport public ce desfășoară activități pe tot teritoriul capitalei Germaniei (Berlin) și al statului federal Brandenburg- situat în vecinătate- împreună cu districtele municipale și orașele din cuprinsul acestui teritoriu având atribuții în transportul public. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH este perceput ca fiind un serviciu de transport public integrat, prietenos cu utilizatorul, ce întrunește exigențele unei zone metropolitane de nivelul Berlinului și satisface interesele comunităților locale din cuprinsul landului Brandenburg. În acest mod, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH este coordonatorul, centralizatorul și atelierul de formare a actorilor politici responsabili, instituțiilor publice și operatorilor din transporturi. Domeniile de competență ale Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH includ: managementul tarifar, informarea integrată a călătorilor, marketing public în relație cu contractarea și controlul serviciilor de căi feroviare regionale.

VBB este Partenerul-Lider în proiect.

4.2. Franța (Paris – Île-de-France)

Partener în proiect: STIF

Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France – Syndicat des Transports d'Île-de-France (Autoritate de organizare)



Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France este autoritatea de transport public la nivelul Regiunii Île-de-France. Definierea și organizarea serviciilor de transport public (definierea serviciilor de căi



rutiere, metrou ușor, căi feroviare pe criterii de calitate, politici de prețuri, relație contractuală cu operatorii, balanța de plăți a sistemului), extinderea rețelei și proiectare, activitatea de sistematizare și monitorizarea sunt atribute ale Sindicatului pentru Transporturi din Île-de-France.

Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France are o experiență îndelungată cu serviciile integrate de transport public și în politici tarifare integrate ce conduc la asigurarea nivelului calitativ corespunzător al serviciilor, sub o varietate de forme, pentru a îndeplini necesarul de mobilitate al unei populații de 11,5 milioane de rezidenți a regiunii, inclusiv cetățeni cu deficiențe de mobilitate și locuitori din zone mai slab urbanizate.

Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France cunoaște situația și ia parte la realizarea de strategii durabile pentru obținerea unui nivel superior al mobilității, susținând prin aceasta dezvoltarea economică a regiunii.

4.3. Lituania (Vilnius)

Partener în proiect: MESP

Compania municipală de transport public Vilnius – Susisiekimo Paslaugos (sub autoritatea Consiliului Orașului Vilnius)

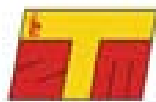


Compania municipală de transport public Vilnius a fost înființată în 1998 prin decizia Consiliului Orașului Vilnius. Compania municipală de transport public Vilnius este o autoritate locală de transport public, cu atribuții în organizarea transportului public, mentenanța sistemului de căi rutiere, angajarea operatorilor, emiterea și vânzarea tichetelor de transport, controlul tichetului călătorilor, mentenanța sistemului informații pentru călători, colectarea și analiza de date privind circulația călătorilor în oraș, managementul parcajelor, controlul traficului și elaborarea în vederea aprobării a documentelor legale și juridice.

4.4. Polonia (Varșovia)

Partener în proiect: ZTM Warszawa

Autoritatea de Transport Public din Varșovia – Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (Autoritate de transport public)



Autoritatea de Transport Public din Varșovia este o instituție finanțată de stat, la nivelul Orașului-Capitală Varșovia. Înființată în 1992, a pus bazele unor noi standarde în Polonia, prin separarea activităților de organizare și control în transportul public, de sarcinile operatorului.

În prezent, Autoritatea de Transport Public din Varșovia are contracte cu 9 operatori și acorduri *de cooperare* cu un număr de 29 de comunități din vecinătatea Varșoviei, în scopul organizării transportului public preorășenesc. În această accepțiune Autoritatea de Transport Public din Varșovia este implicat autoritate metropolitană de transport, dispunând de un sistem integrat de bilete corelat cu distanța.



4.5. România (București)

Partener în proiect: P.M.B.

Primăria Municipiului București (Bucharest Municipality)



De la prima sa atestare documentară în 1459, Orașul București a traversat o multitudine de transformări, devenind în 1862 capitala de stat a României, consolidându-și ferm poziția de centru al mass-mediei, al culturii și artei din România. Arhitectura sa este un amalgam de perioadă istorică, interbelică, eră comunistă și modernitate. Conform datelor recensământului din 2002, Orașul București fără vecinătăți are o populație de 1.921.751 de locuitori. Zona Metropolitană a Bucureștiului numără cca 2.3 milioane de locuitori. Din punct de vedere economic, orașul este de departe cel mai prosper din România și unul din principalele centre industriale și puncte nodale de transport din Europa de Sud-Est. Administrativ, orașul este denumit „Municipiul București” și are același rang administrativ ca și un județ, fiind împărțit în 6 sub-diviziuni teritoriale (sectoare), fiecare din acestea fiind condus de un primar.

Date de contact:

<p>VBB</p> <p>Juergen ROSS Șef al Departamentului Planificare și Informarea Călătorilor Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH</p> <p>Hardenbergplatz 2 10623 Berlin, Germania Tel.: +49 3025 414 260 Fax: +49 3025 414 315 Mail: ross@vbbonline.de</p>	<p>MESP</p> <p>Gintas BLIUVAS Director Compania municipală de transport public Vilnius</p> <p>Zolyno g. 15 10209 Vilnius, Lituania Tel.: +37 052 709 339 Fax: +37 052 709 339 Mail: gintas.bliuvas@vilniustransport.lt</p>
<p>STIF</p> <p>Jean-Christophe MONNET Șef de Cabinet Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France</p> <p>39 bis – 41, Rue de Châteaudun 75009 Paris, Franța Tel.: +33 147 532 942 Fax: +33 147 532 811 Mail: jean.christophe.monnet@stif.info</p>	<p>MESP</p> <p>Modesta GUSARVIENE Project Manager Compania municipală de transport public Vilnius</p> <p>Zolyno g. 15 10209 Vilnius, Lituania Tel.: +37 052 709 339 Fax: +37 052 709 339 Mail: modesta.gusarviene@vilniustransport.lt</p>



<p>STIF</p> <p>Cyril AILLAUD Project Manager Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France 39 bis – 41, Rue de Châteaudun 75009 Paris, Franța Tel.: +33 147 532 840 Fax: +33 147 532 811 Mail: cyril.aillaud@stif.info</p>	<p>PMB</p> <p>Mădălin Ionică DUMITRU Manager General / Director General Primăria Municipiului București Splaiul Independenței nr. 291-293, sect. 6 060042 București, România Tel.: +4021 305 5535 Fax: +4021 305 5572 Mail: Madalin.Dumitru@bucuresti-primaria.ro</p>
<p>ZTM</p> <p>Leszek RUTA Director Autoritatea de Transport Public din Varșovia ul. Senatorska 37 00-099 Varșovia, Polonia Tel.: +48 228 270 664 Fax: +48 228 272 552 Mail: l.ruta@ztm.waw.pl</p>	<p>PMB</p> <p>Ion DEDU Manager Adjunct / Director Executiv Primăria Municipiului București Splaiul Independenței nr. 291-293, sect. 6 060042 București, România Tel.: +4021 305 5535 Fax: +4021 305 5572 Mail: Ion.Dedu@bucuresti-primaria.ro</p>
<p>ZTM</p> <p>Tamás DOMBI Coordonator Proiect CAPRICE Autoritatea de Transport Public din Varșovia ul. Senatorska 37 00-099 Varșovia, Polonia Tel.: +48 228 273 747 Fax: +48 228 273 747 Mail: t.dombi@ztm.waw.pl</p>	

Această publicație exprimă punctul de vedere al autorului și nu obligatoriu pe acela al Programului INTERREG IVC al Comisiei Europene. Autoritatea de Management a INTERREG IVC nu este responsabilă pentru orice utilizare ce poate fi dată informației conținute de această publicație. Proiectul CAPRICE a fost co-finanțat de FEDR (Fondul European de Dezvoltare Regională) în cadrul Programului INTERREG IVC de Cooperare Europeană Teritorială.

www.caprice-project.info
www.interreg4c.net



www.caprice-project.info
www.interreg4c.net

