

OPȚIUNI

GUVERNAREA METROPOLITANĂ - MODELUL 1

AUTORITATE METROPOLITANĂ ALEASĂ CU COMPETENȚE EXTINSE DE PLANIFICARE STRATEGICĂ, OPERARE ȘI MANAGEMENT

22 factori interesați principali în procesul de dezvoltare și planificare spațială metropolitană

PLANIFICARE ȘI DEZVOLTARE SPAȚIALĂ	TRANSPORT și alte tipuri de infrastructură	MEDIU	ECONOMIC	SOCIAL Sănătate, educație, servicii sociale, locuințe
AUTORITATE REGIONALĂ ALEASĂ CU COMPETENȚE EXTINSE	2 Planificare regională	5 Autorități regionale responsabile de drumuri 7 Autorități regionale responsabile de transportul public 8 Autorități responsabile de furnizarea apei 9 Autorități responsabile de canalizare	14 Autorități responsabile de Parcurile Regionale 15 Agenții de dezvoltare 16 Agenții responsabile de instruire	17 Autorități responsabile de sănătate 18 Autorități responsabile de educație 19 Autorități responsabile de învățământul superior 20 Autorități responsabile de servicii sociale 21 Autorități responsabile de locuințe sociale
FACTORI INTERESAȚI	1 Guvernul național 3 Autorități responsabile de planificare locală	4 Autorități naționale ale drumurilor 6 Autorități naționale ale căilor ferate 10 (Operatori de căi ferate) 11 (Operatori de transport rutier)	12 Agenții responsabile de resursele naturale 13 Autorități responsabile de patrimoniul construit 14 Autorități responsabile de Parcuri Naționale	21 Agenții responsabile de locuințe sociale 22 Constructori privați de locuințe

OPȚIUNI

GUVERNAREA METROPOLITANĂ - MODELUL 2

AUTORITATE METROPOLITANĂ ALEASĂ CU COMPETENȚE DE BAZĂ DE PLANIFICARE STRATEGICĂ, OPERARE ȘI MANAGEMENT

22 factori interesați principali în procesul de dezvoltare și planificare spațială metropolitană

	PLANIFICARE ȘI DEZVOLTARE SPAȚIALĂ	TRANSPORT și alte tipuri de infrastructură	MEDIU	ECONOMIC	SOCIAL Sănătate, educație, servicii sociale, locuințe
AUTORITATE REGIONALĂ ALEASĂ CU COMPETENȚE EXTINSE	2 Planificare regională	5 Autorități regionale responsabile de drumuri 7 Autorități regionale responsabile de transportul public	15 Agenții de dezvoltare (regenerarea mediului)	15 Agenții de dezvoltare	
FACTORI INTERESAȚI	1 Guvernul național 3 Autorități responsabile de planificare locală	8 Autorități responsabile de furnizarea apei 9 Autorități responsabile de canalizare 4 Autorități naționale ale drumurilor 6 Autorități naționale ale căilor ferate 10 (Operatori de căi ferate) 11 (Operatori de transport rutier)	12 Agenții responsabile de resursele naturale 13 Autorități responsabile de patrimoniul construit 14 Autorități responsabile de Parcurile Regionale și Naționale	16 Agenții responsabile de instruire	17 Autorități responsabile de sănătate 18 Autorități responsabile de educație 19 Autorități responsabile de învățământul superior 20 Autorități responsabile de servicii sociale 21 Agenții responsabile de locuințe sociale 22 Constructori privați de locuințe

Concluzie

Pentru a îmbunătăți luarea de decizii referitoare la transportul public, un PTA a fost introdus, care conține sarcini clar definite și autorități care au fost comisionate de către regulamentele legale. Aceste sarcini și autorități se referă la așa numitele decizii tactice, în special rute, linii, orare, specificații pentru produse și licitații și contractarea operatorilor.

În tabelul de mai jos sunt oferite informații suplimentare ale diferitelor elemente ale celor trei nivele și, per element, diviziunea responsabilităților este indicată, acum și în situația propusă pentru viitor.

Tabelul 12-2 Nivelul luării de decizie

Nivel de decizii	Municipalitate		PTA	Operatori	
	În prezent	În viitor	În viitor	În prezent	În viitor
Nivel strategic: (ce scop trebuie să fie realizat)	Scopuri generale ale transportului public Zona de service Grupuri țintă Caracteristici generale ale produsului	Scopuri generale ale transportului public Zona de service Grupuri țintă Caracteristici generale ale produsului			
	Specificații produs		Specificații produs		
Nivel tactic: (ce produs poate ajuta la realizarea scopurilor)	Moduri Rute, rețele, orare Tarife Vehicule Condiții de muncă Calitatea produsului		Moduri Rute, rețele, orare Tarife Vehicule Condiții de muncă Calitatea produsului		
					Organizarea actualei producții de transport
Nivel operațional: (cum să se genereze produsele)	Productivitate Personal management Înnoire parc Cumpărarea de materiale în anumite cantități			Vehicule și personal Mentenanța vehiculelor Cumpărarea de materiale în anumite cantități	Vehicule și personal Marketing și productivitate Personal management Mentenanța vehiculelor Înnoire parc Cumpărarea de materiale

12.2.3 Contracte PSO

Situația curentă din București

În prezent, nici RATP nici Metrorex nu au un contract PSO. Se intenționează să se concluzioneze un contract PSO imediat ce va fi înființată autoritatea pentru transport public. În timpul seminarului ținut la București, organizat la data de 16 octombrie, consultanții au introdus bazele unui contract PSO și au explicat importanța concluzionării unui contract PSO pentru a formaliza relațiile dintre autoritate și operatori

Introducerea contractelor PSO

Operatorii de transport public la interfața dintre ceea ce este dezirabil social și ceea ce este fezabil financiar. Transportul public trebuie să îndeplinească dorințele clienților și prețurile trebuie să fie rezonabile.

Autoritățile au decis în ultima decadă să nu continue să investească valori 'nelimitate' de bani în transportul public. Bani care sunt disponibili trebuie să fie utilizați cât mai eficient posibil. Introducerea contractelor și competiția ar trebui să dea guvernului mai multă valoare pentru bani și ar trebui să introducă o mai mare grijă pentru afaceri între guvern și operatori.

Acest capitol descrie mediul contractelor PSO și furnizează modalitatea de concluzionare a contractelor PSO.

Introducerea contractelor PSO se bazează atât pe regulamentele UE cât și pe situația financiară a majorității autorităților: acoperirea costului pentru transportul public era considerată a fi prea scăzută și valorile de bani implicate în subsidii prea mari. Oricum, pot fi observate forțe suplimentare pentru șofat:

Nevoia pentru o mai bună calitate a serviciilor pentru a realiza obiective mai bune pentru rețeaua de cetățeni

Nevoia pentru o mai eficientă și mai efectivă cheltuire a banilor pentru a realiza o schimbare pozitivă în modal split și numărul de pasageri

Întărirea poziției clienților prin acordarea acestora de influență în organizarea transportului public

Crearea unui cadru financiar susținut în relație cu utilizarea fondurilor publice

Pe fundal, impactul dezvoltărilor economice și al dezvoltării utilizării de mașini au jucat un rol important (așa cum a fost descris mai devreme).

Există patru componente cheie în crearea unui mediu comercial, competitiv, pentru asigurarea infrastructurii și serviciilor de transport.

Depolitizarea operațiunilor. Separarea responsabilității regulamentare și operaționale este necesară pentru a reduce efectele adverse ale intervenției greșite a guvernelor asupra intervenției operaționale.

Comercializarea. Operatorii de transport trebuie să aibă un comportament comercial. Influența guvernamentală trebuie să fie exercitată prin relații guvernamentale cu operatorii.

Liberalizarea accesului. Trebuie introdusă competiția pentru a crea seminarii pentru o operațiune eficientă. Realizarea unei presiuni competitive necesită ca noii furnizori să aibă puterea de a intra pe piață.

Privatizarea. Probleme de posesie pentru două motive. Unu, guvernele limitează, de obicei, organizațiile para-statale cu contracte de muncă ce au ca rezultat un număr exagerat de angajați, state de plată extrem de generoase, lipsa eficienței și tarife scăzute, care au ca rezultat o cerere excesivă și o eficiență scăzută a costului. Doi, existența continuă a întreprinderilor deținute de stat care interferează cu falimentul dar sunt imune la acesta, pot descuraja noii veniți și pot împiedica o competiție eficientă.

Aceste elemente sunt combinate în contractul PSO. Contractul dintre autoritatea publică și operator stabilește clar, printr-o formă contractuală stabilită de lege, drepturile și responsabilitățile ambelor părți. Conform termenilor contractului, furnizorul privat este imun la intervenția politică arbitrară.

Beneficiile adiționale ale contractelor PSO

Pe lângă uneltele politice, cum ar fi planificarea spațială, prețuri promoționale și investiții în infrastructura de transport, există un număr de factori care sunt importanți pentru succesul contractelor PSO și îmbunătățirea mediului și standardelor sociale în transportul public urban:

Este important să se creeze o autoritate de transport independentă (vezi paragraful 1 al acestui capitol) care stabilește cerințele pentru transportul public metropolitan, efectuează apelul pentru licitație și monitorizează îndeaproape îndeplinirea contractelor. Adesea, această autoritate poate fi formată din angajați ai unității de planificare a fostei companii de transport public.

Autoritatea de transport trebuie să fie condusă de o etică ce plasează livrarea valorii maxime a serviciului cu fondurile disponibile, în timp ce încorporează criterii sociale și de mediu.

Planurile pentru transportul public trebuie să se bazeze pe o viziune pe termen lung pentru un transport urban integrat și susținut, care trebuie să fie consistent cu alte politici și aprobat de către cetățeni.

Sublinierea trebuie, de asemenea, să fie pusă pe accesul la transportul public pentru toate dezvoltările de utilizare pe termen lung a terenului.

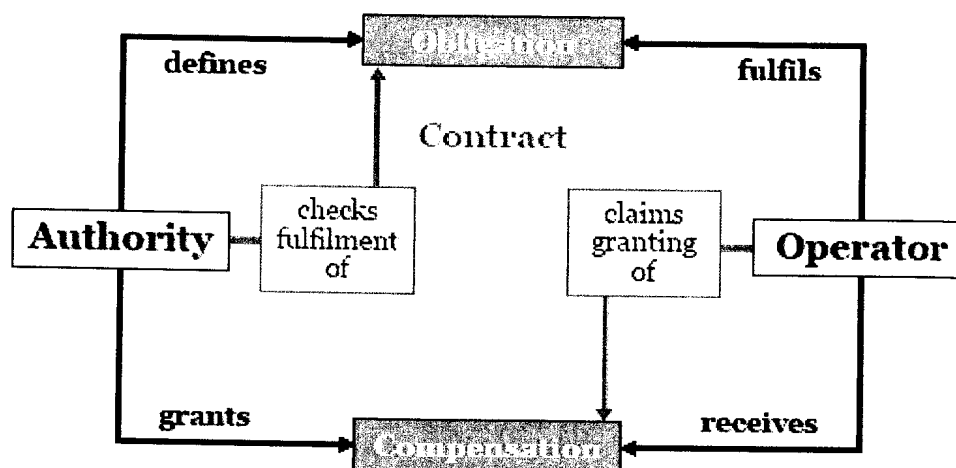
Munca cu furnizorii cheie și dezvoltarea dialogului dintre achizitori, furnizori, producători, legislatori, organizații de dezvoltare a transportului, întreprinderi și grupuri de cetățeni.

Oricum, competiția, și nu contractele PSO, au dovedit că aduc economisiri majore de costuri în problemele de trafic în timp ce îmbunătățește standardele sociale și de mediu. Aceste economisiri pot fi utilizate pentru a spori nivelul de servicii și pentru a reduce costurile biletelor. Licitația competitivă poate permite modernizarea rapidă a parcului de autobuze și astfel îmbunătățirea standardelor de mediu în timp ce calitatea serviciilor rămâne ridicată.

Repartizarea sarcinilor, rolul autorității și rolul operatorului

Autoritatea va decide cine este responsabil pentru diferitele aspecte ale contractului PSO. Un posibil rol al autorității este descris în partea 1 a acestui capitol.

Figura 12-1 Drepturile și obligațiile părților din cadrul unui contract PSO



Operatorul furnizează serviciile în condițiile specificate în contract cu autoritatea organizatoare. Sarcinile și îndatoririle sale pot fi împărțite în următoarele domenii:

Furnizare de servicii

Comercial

- Relațiile de zi cu zi cu clienții
- Inițiativele de marketing

Resurse umane

- Administrarea personalului
- Relațiile cu uniunile

Mentenanța

- Mentenanța curentă a facilităților esențiale
- Mentenanța capitalului rulant

Conturi și finanțare

- Contabilitate
- Colectarea de taxe
- Plata personalului, furnizori, terțe părți

Autoritatea poate decide să aloce funcții dintr-un număr de motive :

Contractul care este la nivelul orașului, caută o ofertă excelentă;

Abilitatea insuficientă a autorității de transport ;

Autoritatea de transport nu dorește sau este constrânsă să nu majoreze numărul de personal;

Municipalitatea are o politică de finanțare externă a serviciilor;

Operatorul are deja baza de experiență/tehnică pentru a executa mai bine serviciile.

Cum se elaborează un contract PSO

Este acordată o concesiune pentru o anumită perioadă. Această perioadă are marcat clar începutul și sfârșitul. Putem descrie o concesiune ca un ciclu de „viață”, deoarece fiecare concesiune se confruntă cu aceleași elemente în timpul duratei sale de „viață”. Când se descrie un ciclu de „viață”, putem implica toate elementele unei concesiuni: baza legală și procedurile din timpul startului, implementarea și finalizarea concesiunii.

Următorul grafic prezintă o privire de ansamblu clară a activităților pe care trebuie să le îndeplinească o autoritate în timpul unui ciclu de viață al unui contract PSO:

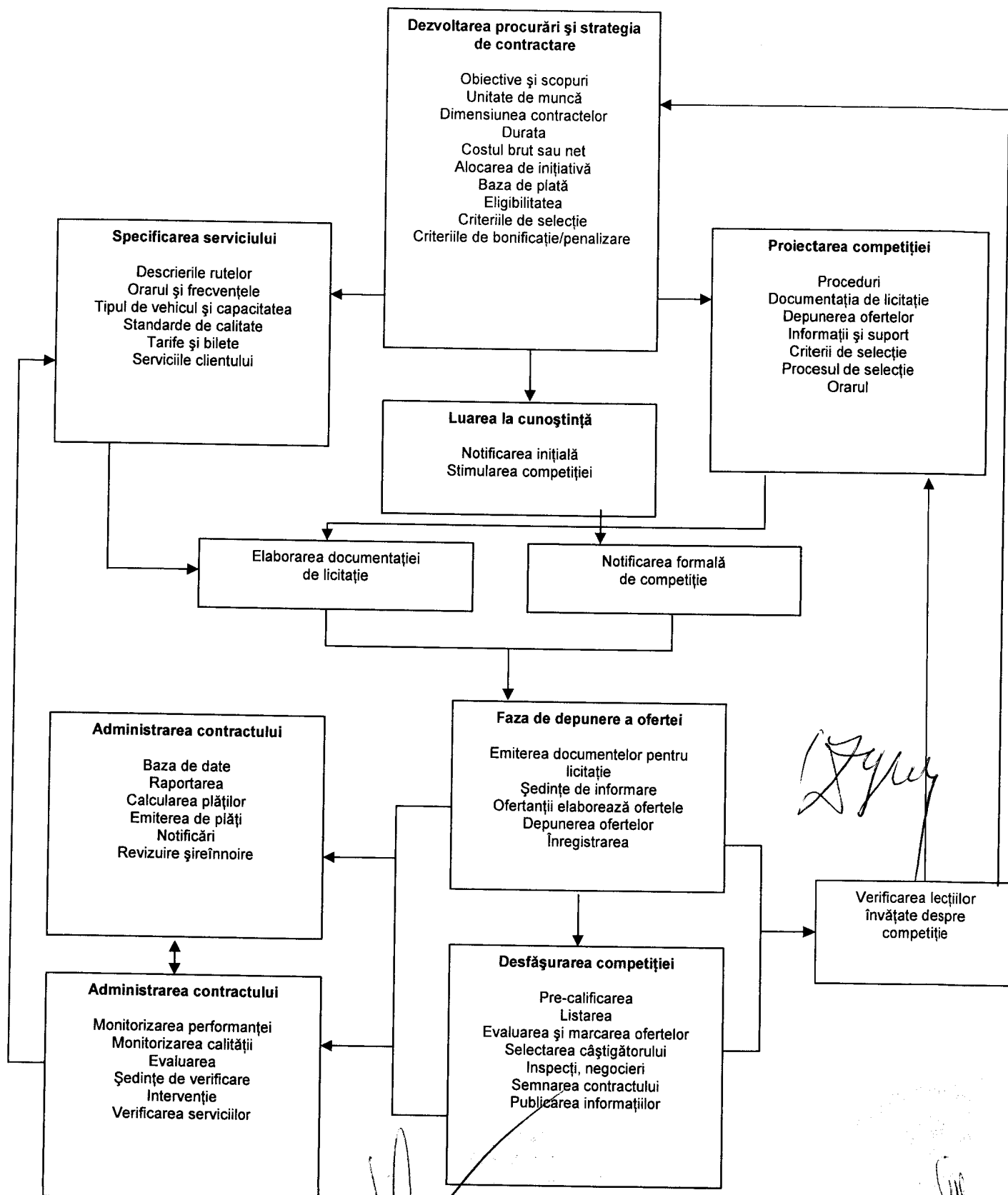
17/07/2017

W

17/07/2017

17/07/2017

Figura 12-2 Privire de ansamblu a ciclului de viață al unui contract PSO



Unele puncte ale așa numitelor cicluri de viață sunt discutate mai detaliat

Determinarea specificațiilor (cererile produsului) și obligațiile/responsabilitățile și drepturile/riscurile operatorului și autorității & lăcitate pentru toate specificațiile

În următorul paragraf este inclusă o listă care prezintă o vedere de ansamblu a posibilelor topici care pot fi acoperite în termenii de referință.

Selectarea concesiunii

Procesul de selecție trebuie să obțină cea mai bună valoare de bani posibilă.

Procesul competitiv trebuie să obțină cel mai bun preț posibil, în timp ce păstrează calitatea dorită

Aceste contracte cu valoare mare vor deveni principalul capital rulant al operatorilor. Stabilitatea și supraviețuirea operatorilor depinde adesea de acestea. Procesul de selecție trebuie să fie corect, trebuie să se facă uz la maxim de criteriile competitive, și deciziile trebuie să fie luate deschis și niciodată de către individuali.

Contractele trebuie să fie elaborate cu atenție pentru a se asigura că părțile înțeleg clar ceea ce trebuie furnizat, că sunt suficiente informații pentru ca operatorul să presteze, și că există o intervenție adecvată și mecanisme corectoare

Cheltuielile sunt efectuate pe durata de viață a contractului. Trebuie să existe un bun management al contractului și sisteme de administrație pentru a se asigura că sunt efectuate plăți corecte, și c sunt realizate serviciile contractate și nivelele de calitate.

Implementarea (managementul) și monitorizarea concesiunii & Evaluarea și finalizarea concesiunii

Administrarea contractelor trebuie să fie desemnată unui manager de contracte. În funcție de scara de organizare și de contracte, această activitate poate face parte din specificațiile postului unui oficial adecvat al autorității.

Procedurile administrative trebuie să fie stabilite pentru contractele PSO. Trebuie să fie stabilită o bază de date a contractelor pentru a ajuta administrația, și, de asemenea, pentru a identifica datele pentru revizuire sau reînnoire. Funcția administrației trebuie să acopere următoarele :

Raportarea de la operator și funcția de administrare a contractelor

Calculul plăților datorate fiecărui operator în fiecare perioadă, inclusiv bonificații și penalizări

Stabilirea canalelor de plată și organizarea plăților la timp

Reconcilierea plăților în bază anuală și pe durata de viață a contractului

Comunicarea cu operatorul, inclusiv notificări, schimbări ale lucrări contractate, raportare, avertizări, și corespondență formală

Trebuie stabilite proceduri de documentație, și toate înregistrările referitoare la contracte trebuie să fie păstrate pe durata de viață a contractului și o anumită perioadă după aceea. Principala sarcină este de a monitoriza performanța contractului, și de a interveni la nivelul adecvat în cazul în care contractul nu este prestat în conformitate cu specificațiile.

Managerul desemnat trebuie să pună în aplicare un regim de monitorizare a performanței. Acesta trebuie să fie alcătuit din trei elemente :

Auto-raportarea de către operator a serviciilor actuale, deviațiile de la serviciile specificate, respectarea timpului, incidente, și alte informații așa cum este specificat în contract.

Observațiile și măsurătorile performanței tehnice a serviciilor actuale. Acestea trebuie să dovedească raportarea operatorului prin eșantionare

Evaluări subiective ale calității, prin evaluarea experților și prin părerile utilizatorilor

Contractul trebuie să fie bine executat pentru a asigura că autoritatea de transport are dreptul de a monitoriza și are acces la informații. Trebuie să suporte cadrul de intervenție și acțiunile corectoare. Mecanismul pentru escaladare trebuie să fie clar, practic, implementabil, și în conformitate cu legislațiile locale și cu practicile de afaceri.

Relația contractuală autoritate & operator

Următoarea filozofie de bază este recomandată pentru contractele PSO:

Contractul de servicii de transport este în principal un contract de afaceri

Este concluzionat între două părți care doresc să facă afaceri împreună

Contractul trebuie să fie, în principal, obiectul de referință pentru contractul de afaceri

Principalul obiectiv al contractului este de a realiza ceea ce a fost convenit, decât să impună sarcini și să stabilească penalități

Trebuie să asigure indicații pentru prestarea serviciilor și pentru cu să se comporte părțile una cu alta

Trebuie să identifice serviciile care trebuie furnizate, și recompensele pentru respectarea acestora

Trebuie să identifice obligațiile fiecărei părți

Toate lucrurile trebuie să fie clară între părțile contractuale, și pentru observatorii interesați

Contractul trebuie să acopere toate aspectele unei înțelegeri între părți și așteptările acestora, una de la cealaltă

Contractul trebuie să facă o prevedere rezonabilă pentru evenimentele care ar putea apărea pe durata de viață a contractului, inclusiv schimbări și soluționarea disputelor

Contractul trebuie să fie complet, unic și non-ambiguu

Contractul trebuie să conțină numai lucruri relevante despre serviciile care trebuie furnizate

Contractul PSO nu trebuie să fie privit ca un mijloc pentru una din părți de a câștiga avantaje asupra celeilalte. Pe lângă faptul că aceasta aduce numai câștiguri pe termen scurt, dacă partea vătămată își schimbă comportamentul în viitor, locul pentru maximalizarea avantajelor se află în specificația din faza de negociere.

Contractul PSO trebuie să reflecte numai ceea ce a fost agreat între părți, și să furnizeze mecanisme pentru a asigura că acestea se petrec în (și, unde este relevant, după) durata de viață a contractului.

Probleme contractuale

Contractele trebuie să fie realizate în mod modular. Se recomandă cu putere să existe un Contract Standard (pentru un exemplu de contract standard EBRD, vezi Anexa 2) care conține toate prevederile principale, obligațiile și mecanismele dintre autoritate și operator. Elementele care pot varia de la un contract la altul (descrierea serviciilor, efectuarea plăților, condițiile de calitate, aplicarea tarifelor) sunt conținute în Anexe.

Contractul standard va fi evaluat cu atenție de către consilierii juridici. Doar prin utilizarea unui contract standard, autoritatea va evita problemele cauzate de către persoane necalificate legal (chiar binevoitoare) care agreează clauzele contractului care ar putea implica cheltuieli pentru autoritate sau împiedicarea acesteia de la exercitarea corectă a drepturilor acesteia.

Termeni de referință

Următoarea listă prezintă o trecere în revistă a posibilelor topici care ar putea fi acoperite în termenii de referință. Aceasta este o listă limitată; alte topici pot fi adăugate în conformitate cu situația locală.

Un exemplu de construire a unui contract standard este următoarea:

Secțiunea unu:

Condițiile standard ale contractului

Partea 1	Preambul, introducerea părților, definiții
Partea 2	Durata contractului, data efectivă
Partea 3	Descrierea lucrărilor
Partea 4	Descrierea obligațiilor operatorului –
Partea 5	Baza de plată
Partea 6	Obligațiile orașului
Partea	Cerințe de raportare, drepturi la informații, acces, monitorizare, inspecție
Partea 8	Mecanisme pentru revizuire, notificarea performanței nesatisfăcătoare, cerințe pentru acțiuni corectoare, avertizări, intervenție, înlocuire
Partea 9	Mecanisme pentru schimbarea agendelor de lucru și a plăților asociate
Partea 10	Mecanisme pentru derularea contractului
Partea 11	Sistarea contractului
Partea 12	Soluționarea disputelor

Secțiunea doi: Lista de anexe care definesc condițiile speciale aplicabile pentru rute sau pentru servicii [Detalii referitoare la nume, număr, identificator de rută sau serviciu]

Anexa 1	Specificarea rutei care va fi operată și nivelul de servicii care trebuie să fie asigurat
Anexa 2	capacitatea minimă a vehiculului și/sau specificarea vehiculului
Anexa 3	specificarea tarifelor standard care vor fi aplicate
Anexa 4	Monitorizarea performanței serviciilor și conformitatea cu colectarea de venituri și cu procedurile de tarificare
Anexa 5	Calcularea plăților pentru serviciile de suport de plată către operator pentru prestarea satisfăcătoare a serviciilor contractate

Alocarea riscului

Este important să se înțeleagă zonele de risc asociate cu contractul obligațiilor pentru servicii publice care va fi asigurat, și că riscurile sunt clar alocate în conținutul contractului.

În mod normal, riscul trebuie alocat părții care poate asigura sau îl poate soluționa. Dacă operatorii trebuie să suporte riscuri pe care nu le pot controla, vor avea tendința de a crește prețurile pentru a reflecta gradul de risc. Prin contrast, dacă nu este rezonabil să se aștepte ca autoritatea să preia riscurile sau consecințele unui management intern slab sau controlul calității de către operator.

Există patru principii de bază de ținut minte referitor la riscuri :

Riscul care nu a fost definit sau alocat este un "capăt liber" care va cauza inevitabil pierderea calității sau pierderea financiară pentru una sau mai multe părți, și va duce la dispute

Riscul trebuie să fie alocat clar unei părți. Împărțirea riscului duce la incertitudini despre cine este responsabil pentru inițiative. Unde este posibil, trebuie să fie repartizat un element de mare risc în zone de risc mai mic.

Partea căreia îi este alocat riscul trebuie să aibă responsabilitatea și autoritatea de a soluționa riscul, și acest fapt trebuie să se reflecte în contract.

Unde cealaltă parte are posibilitatea de a influența nivelul de risc, trebuie să existe instrucțiuni sau obligații de a asista la acțiuni de soluționare. De exemplu, dacă autoritatea preia riscul de venit, ar putea exista un bonus pentru operator, în baza pasagerilor transportați sau nivelului de satisfacție al clienților. Informațiile sau obligațiile trebuie să fie incluse în contract.

Contracte cu venit brut și venit net

Alocarea reală a multor riscuri este reflectată în baza plăților. Sunt utilizate două tipuri principale de plăți în industria urbană de transport de pasageri:

Contracte cu cost brut

Contracte cu cost net

Contract cu cost brut

În acest tip de contract, operatorul este plătit pentru producerea de servicii de către autoritate în baza unei structuri de tarifare agreeate. Volumul și natura serviciilor sunt determinate de autoritate. In these contracts, the passenger can be viewed as the customer of the Authority, și operatorul este un subcontractor sau un agent. Toate drepturile clientului, veniturile și informațiile asociate aparțin autorității.

Toate veniturile sunt colectate în contul autorității, astfel încât suportă toate riscurile pe venit (i.e. diferența dintre veniturile reale și cele așteptate). Operatorul suportă riscurile asociate cu costurile de producție (i.e. diferența dintre costul real pentru producție și ceea ce a fost agreeat în contract).

În practică, majoritatea contractelor cu cost brut au variante pentru alocarea clară a riscului. Există informații uzuale pentru operator dacă sunt depășite scopurile de venit, motivându-l astfel să crească patronatul și să reducă riscul pe venit pentru autoritate. Autoritatea va conferi unele protecții pentru operator împotriva situațiilor identificate, cum ar fi mari schimbări negative ale costurilor cheie, cum ar fi cele ale combustibilului.

Contracte cu cost net

În acest tip de contract, operatorul este plătit cu o valoare a greeată în baza diferenței dintre venituri și costurile totale de operare. (Acesta este normal presupus a fi negativ, necesitând un suport fiscal din partea autorității, cu toate că principiul este în mod egal dacă operatorul trebuie să plătească drepturile pentru franciza rutei). În aceste contracte, pasagerul este văzut ca un client al operatorului. Toate veniturile, informațiile și relațiile cu clientul aparțin operatorului. Autoritatea este implicată în rolul social cum ar fi asigurarea calității serviciilor sau furnizarea de fonduri pentru a modifica volumul, tipul sau prețul serviciilor care altfel ar fi furnizate comercial.

Toate veniturile sunt colectate de către Operator. Operatorul are o ofertă pentru suportul financiar (sau a oferit o taxă de franciză) în baza celei mai bune estimări a veniturilor precum și a costurilor de producție. De aceea, operatorul preia atât riscurile pentru venituri, cât și riscurile pentru costul de producție.

În practică, multe contracte cu cost net au variante similare cu cele pentru contractele cu cost brut. Orice majorare substanțială a veniturilor peste scopul propus va face subiectul unui contract de împărțire a veniturilor, astfel încât operatorul să nu primească venituri excesive nemeritate. Egal, unele protecții vor fi oferite uzual de către autoritate împotriva inflației costurilor cheie, sau tulburărilor externe ale mediului de operare.

Tendențele în contractele nete/brute

În general, există o tendință pentru contracte de a fi lăsate în baza costurilor brute. Există un număr de motive pentru aceasta, cum ar fi:

Reduce nevoia pentru studierea costisitoare a clienților de a alocă venituri între operatori unde există venituri extinse (de exemplu, unde biletele sunt disponibile prin alți operatori – un bilet cumpărat la o stație de bilete care este valabil pe autobuzele operate de o altă parte – sau prin non operatori, cum ar fi magazinele de revânzare).

Reduce riscurile pentru operator, încurajând mai multe oferte pentru contract

Tarifele sunt stabilite, de obicei, de către autoritate reducând scopul operatorilor de a majora semnificativ patronatul și veniturile.

Oricum, curând va deveni aparent în multe locații că contractele cu cost brut dau instrucțiuni operatorilor de a reduce costurile și cheltuielile pentru calitatea serviciilor. De aceea, autoritățile încep să cuprindă în contracte instrucțiuni și penalități în funcție de performanță. Acestea pot fi prelungiri ale contractului, plăți cash sau deduceri. În unele cazuri, operatorul reține o parte din venitul adițional realizat peste nivelul țintă specificat mai sus. Operatorii s-au plâns că multe plăți nu acoperă ceea ce credeau ei pe măsura performanței lor și despre patronat. (O altă problemă pentru autorități este că necesită studii costisitoare ale pasagerilor pentru a evalua corect numărul de pasageri transportați.)

Topici speciale:

Limita Altmark

În conformitate cu decizia Altmark a Curții Europene de Justiție (C-280/00, 24.7.03), compensarea pentru serviciile de interes general nu reprezintă un ajutor de la stat – și, de aceea, nu face subiectul notificării anterioare și aprobării de către Comisia Europeană – numai dacă sunt îndeplinite patru condiții:

Beneficiarii trebuie să fie încredințați cu o misiune de servicii publice clar definite;

Parametri pentru calcularea plăților compensatorii trebuie să fie stabilită în avans într-un obiectiv și o manieră transparentă;

Compensarea nu trebuie să depășească costul survenit la prestarea serviciilor publice minus veniturile câștigate prin furnizarea de servicii (compensarea poate include, oricum, un profit rezonabil);

Beneficiarul este ales prin licitație publică sau compensarea nu depășește costul unei bune prestări, care este adecvat echipată cu mijloace pentru a furniza serviciile publice.

Unde sunt îndeplinite aceste criterii, compensarea nu este alocată de stat. În această bază, compensarea pentru furnizarea de servicii publice nu este notificabilă de la ajutorul de stat dacă beneficiarul este ales prin intermediul unei proceduri de licitație deschise și transparente. De asemenea, nu este nici un ajutor implicat dacă statul poate dovedi că beneficiarul unei compensații primește nu mai mult de costul net extra – după sustragerea veniturilor – pe care orice societate bine administrată și adecvat echipată le-ar putea achiziționa pentru furnizarea de servicii.

În conformitate cu hotărârea judecătorească, toate celelalte forme de compensare rămân ajutor de stat și astfel fac subiectul regulii de notificare prealabilă. Hotărârea Comisiei are ca scop scutirea companiilor mici de prestări servicii de la obligația de notificare.

Noul regulament EU 'PSO' (C6-0042/2007 – 2000/0212(COD))

Regulamentul secondează Regulamentul (EEC) Nos 1191/69 și 1107/70.

Regulamentul obligațiilor pentru servicii publice introduce două noi elemente. Mai întâi, obligația că, în schimbul scutirii obligațiilor pentru servicii publice, autoritățile competente concluzionează contracte de prestări servicii când acordă drepturi exclusive și/sau compensații pentru operatorii de transport.

Înțelegerile contractuale adecvate sunt importante pentru protejarea șinelor împotriva unei compensări insuficiente, în special prin prisma liberalizării pieței pentru transportul internațional de pasageri până în anul 2010. Doi, sunt stabilite reguli despre cum trebuie acordate contractele de servicii publice. În principal, contractele publice trebuie să facă subiectul unei licitații competitive – așa-numita "competiție regulamentară".

Oricum, au dreptul de a acorda contracte direct în patru cazuri specifice:

Dacă operatoru de transport este un operator intern, care este o entitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea exercită un control similar cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;

Dacă contractele sunt definite la proguri minore ca valoare sau kilometri de transport

Praguri mai mari sunt stabilite în cazul întreprinderilor mici și mijlocii;

Situații de urgență;

Servicii pentru pasageri cu transport pe șine, inclusiv transport (sub)urban.

Noul cadru legislativ va reduce distorsiunea competiției prin utilizarea transparenței și prin stabilirea de condiții nediscriminatorii ale competiției dintre operatori. Mai mult, prin definirea unui regim clar de acordare a drepturilor exclusive și compensațiilor, noul cadru legislativ furnizează siguranță legală pentru operatorii și autoritățile epublice implicate în transportul public.

Alt element important al regulamentului se referă la:

scop – regulamentele se aplică serviciilor de transport public de pasageri cu autobuzul sau pe șine. Oricum, în plus, Statele Membre pot alege să aplice regulamentul transportului public naval de pasageri și transportului maritim național;

durata contractelor – durata contractelor de servicii publice nu poate depăși 15 ani pentru șine și alte moduri de transport. Oricum, durata contractelor acordate direct nu este permis să depășească o perioadă de 10 ani. De asemenea, pentru microbuz și autobuz este specificată o durată de 10 ani. În anumite condiții, aceste durate pot fi extinse cu până la 50%;

perioada de tranziție și intrarea în vigoare – regulamentul va intra în vigoare la doi ani de la publicarea sa în Monitorul Oficial al UE și, timp de 10 ani după aceasta, contractele pentru servicii publice de transport pe șine și pe șosea vor trebui să fie acordate în conformitate cu aceste regulamente.

Rolul pentru evaluarea lucrărilor

Din punctul de vedere al utilizatorilor, orice persoană poate observa caracteristicile calității serviciilor și disponibilității serviciilor, indicatori care pot fi obținuți din statisticile de operare internă fie o autoritate para-statală sau o asociație sau un eșantion de

operatori privați, și din informațiile externe ale operatorilor (vezi următoarele tabele⁶). Asemenea indicatori au un înțeles numai atunci când sunt stabiliți pentru niște standarde. Aceștia pot fi obținuți din dovada a ceea ce se poate obține în altă parte în cele mai bune situații de practică, sau prin referirea la anumite concepte de "motivabilitate."

În special atunci când operatorilor interni li se acordă un contract PSO este important să se vadă Altmarkt Arrest prezentat în paragraful anterior. Tabelul următor prezintă unii posibili indicatori de evaluare.

Tabelul 12-3 Indicatori ai caracteristicilor consumatorului de servicii

Problemele adresate	Indicatorul operatorului	Indicator extern	Standard
Calitatea serviciului			
Comfort scăzut	Varsta medie a mașinii		10 ani
		Numar de moduri disponibile	2
Viteza redusă de deplasare	Km pe ora la autobuz		15km/h
Depășirea timpului de așteptare		Timpul mediu de așteptare	15-20 min
Supraaglomerarea la orele de vârf	Pasageri per capacitate nominală a vehiculului		120%
Corectitudinea serviciului	Întreruperi în serviciu		10% din vh/zi
Inter-schimb excesiv		Inter-schimb mediu per călătorie de lucru	0.5-1.5
Securitate	Accidente \100000 Km		1.5 – 3.0
Posibilitate			
Deplasări de afaceri		Diurna medie deplasare	10%
		% deplasări serviciu peste 1 oră	5%

Tabelul 12-4 Indicatori ai performanței financiare și operaționale

Problemele adresate	Indicatorul operatorului	Indicator extern	Standard
Financiar			
Cost subsidii	Cost operare		1.05 – 1.08
Depășiri excesive	% costuri non personal		
Salarii excesive		Venituri autobuz	0.9 – 1.1
Operațional			
Capacitate inadecvată	Pasageri pe zi/capacitate		12 – 15
Muncă în exces	Total personal per autobuz operat		3 – 8
	Personal administrare per autobuz		0.3 – 0.4
	Personal mentenanță per autobuz		0.5 – 1.5
Mentenanță greșită	% sectoare invizibile pentru service		80% - 90
Utilizare greșită a vehiculului	Ore vehicul per vehicul		10
	Km medii per zi vehicul		210 – 260
Directionare incorectă	% kilometraj rute moarte		0.6 – 1.0
Programare greșită	Ore platformă per ore plătite		0.9

⁶ Competiția în cadrul transportului rutier de pasageri; K. Gwilliam, R. Scurfield

Tabelul 12-5 Diagnosticarea serviciilor

Simptom	Probleme	Cauze	Posibile remedii
Generare de venituri scăzute	% Plătitori de tarif scăzut	Excluderea grupurilor de interese Prevedere de tarife mari	Verificarea sistemului de concesiune Comercializare
	Tarife scăzute	Control politic	Verificarea politicii subsidiare Finanțare competitivă
	Utilizare scăzută	Suprasolicitarea datorită controlului politic Taxe prea mari	Reabilitare rețea Privatizarea comercializării
Timp îndelungat de așteptare pentru pasageri	Frecvență scăzută	Lipsa alternativelor	Liberalizare
	Supraaglomerare	Taxe prea mari	Relaxarea controlului taxelor
	Aglomerare vehicul	Practici de operare	Asociații de operatori Francizare
Timp îndelungat de deplasare	Viteză redusă a vehiculului	Congestionarea șoselelor	Priorități autobuz Management trafic
	Inter-schimb excesiv	Designul rețelelor Negocierea tarifelor	Relaxarea controlului taxelor
	Deplasări îndelungate	Creșterea formei modelului urban	Subsidiarii țintă
Cost de producție ridicat	Personal excesiv vehicul	Putere unională	Liberalizare Franciză competitivă
	Taxe salariale pentru muncă dificilă	Putere unională	Privatizare, franciză competitivă
	Disponibilitate scăzută a vehiculelor datorită unui număr mic de vehicule	Politică de import restrictivă	4relaxarea controlului importului
Scăderea cotei de piață	Creșterea utilizării transportului privat	Calitate inadecvată a serviciilor	Liberalizarea introducerii de servicii superioare Liberalizare tarife
	Scăderea sectorului informațional	Factor formal non-competitiv la cost și servicii	Liberalizare

Probleme specifice

Unele probleme au fost specific menționate în timpul seminariilor. Ca regulă generală, toate punctele pot fi acoperite în contractul PSO și este recomandat să se includă punctele, care sunt prevăzute pentru anii următori, în contractul PSO. Odată concluzionat contractul PSO, este dificil să se impună noi obligații pentru operator.

Proprietatea parcului de mașini

Există câteva opțiuni de înlocuire graduală a parcului actual de mașini.

Municipalitatea cumpără noi autobuze și le închiriază operatorului așa cum este descris în contractul PSO. Odată ce concesiunea încetează, operatorul returnează autobuzele municipalității, care le închiriază unui alt operator.

Operatorul cumpără noi autobuze, în conformitate cu specificațiile ToR (calitate, cantitate, aspecte de mediu, etc.). La sfârșitul perioadei contractuale, operatorul poate vinde autobuzele (eg către municipalitate) sau poate utiliza autobuzele pentru altă concesiune. Acest lucru poate fi agreat între părțile contractante și specificat în cadrul contractului PSO.

Sistemul de bilete

Odată ce municipalitatea decide asupra unui nou sistem de bilete, operatorul trebuie să implementeze din nou acest sistem de bilete în autobuze și tramvaie. Dar este bine să se includă acest lucru și în cadrul contractului PSO. 'Mai bine să previi, decât să vindeci'.

Benzi pentru autobuz

Odată ce municipalitatea construiește benzi dedicate pentru autobuz, operatorul trebuie să utilizeze aceste benzi. În ToR și în contractul PSO trebuie acoperite aceste puncte și acoperite în specificațiile de rețea. Cum ar fi: 'linia de autobuz trebuie să fie deservită la fiecare x minute'.

Prioritatea de trafic

Vezi sistemul de bilete

12.3 ITS/UTC

12.3.1 Introducere

Preluarea Studiului Inteligent de Transport (ITS) și desfășurarea acestuia în România are o istorie destul de recentă, dar este menționat în raportul original al Planului Master JICA pentru București. De la Congresul Mondial asupra ITS în 1997, s-a menționat că dezvoltarea ITS în România a început cu un grup sponsorizat de către Administrația Națională a Drumurilor cu ajutorul Ministerului Cercetării și Tehnologiei. Organizația "ITS România" a fost înființată și a fost ținută o conferință în București, în iunie 2006, care a atras o participare internațională. Un document referitor la Sistemul de Management al Traficului în București a fost prezentat în cadrul acestei conferințe.

ITS poate fi definit ca informații despre tehnologie și telecomunicații aplicate sectoarelor de trafic și transport. ITS îmbunătățește eficiența transportului prin utilizarea de sisteme electronice pentru controlul traficului, aplicarea regulamentelor de trafic și asigurarea traficului în timp real și a informațiilor de călătorie prin diferite mijloace media electronice.

Introducerea ITS este privită ca o suplimentare a dezvoltării infrastructurii. Când dezvoltarea infrastructurii și tehnologia ITS sunt combinate într-o manieră coordonatoare, proiectul poate furniza soluții eficiente ca și cost pentru trafic și probleme de transport. Oricum, ITS este utilizat adesea de sine stătător, unde dezvoltarea structurii este fie impracticabilă sau indezirabilă din motive tehnice, de mediu sau economice.

Introducerea ITS în orașele din România a fost confirmată pe larg la o scară redusă de proiecte demonstrative, cu toate că introducerea unui sistem de management al traficului în București și expansiunea sistemului de monitorizare a transportului public în Ploiești sunt semnificative. În comparație cu orașele mari și medii și cu orașele din Europa, orașele din România pot fi descrise ca subdezvoltate în ceea ce privește dezvoltarea sistemului ITS de control al traficului. Aceasta înseamnă că există un scop semnificativ și o oportunitate pentru ITS să fie luat în considerare pe lângă îmbunătățirea infrastructurii pentru a furniza un trafic optim și soluții pentru transport.

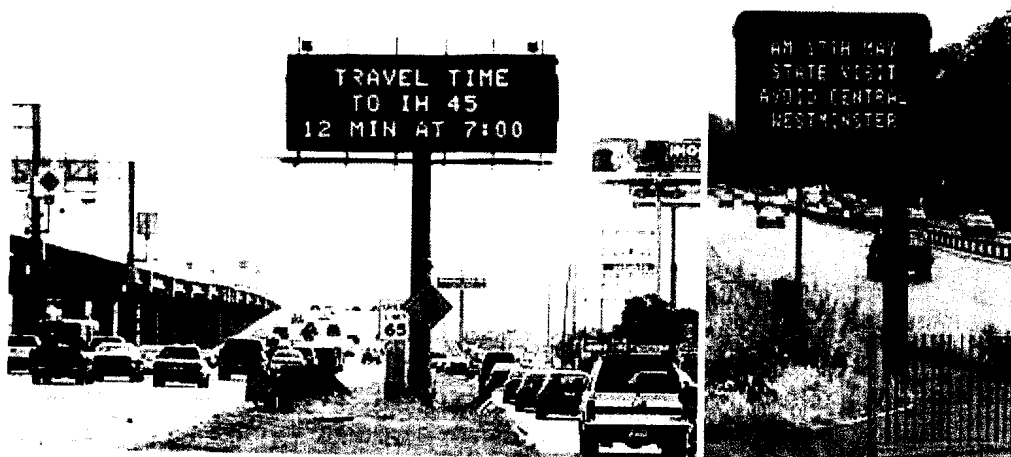
12.3.2 Potențiala dezvoltare viitoare a ITS

București, în ciuda unor proiecte de infrastructură în desfășurare, are o rețea de șosele care suferă de o uzură istorică și strategică în termenii serviciilor existente și potențialelor cereri viitoare de trafic.

Dezvoltarea arterelor principale, inclusiv autostrăzi care pătrund în suburbiile orașului, vor necesita o asigurare ITS extinsă, pentru a coordona interfața lină dintre străzile urbane și rețeaua de autostrăzi inter-urbane extinse dincolo de limitele orașului. Integrarea ITS urban și inter-urban va evita întreruperea rețelei la aceste interfețe. Sistemele urbane și inter-urbane pot fi implementate și operate de diferite autorități, dar utilizarea standardelor comune și includerea de date între aceste sisteme și centrele lor de control trebuie să fie specificată.

Statutul rutelor arteriale și autostrăzilor pot fi expuse șoferilor prin intermediul unor semne variate de mesaj (VMS) în cadrul zonei urbane. Contorizarea rampelor poate fi efectuată la schimbările de autostradă acolo unde este necesar. Din perspectiva unor vizitatori din afara orașului, timpul de deplasare pe rutele urbane și capacitatea de parcare pot fi afișate pentru șoferii care se apropie de oraș utilizând diferite semne de mesaj în apropierea autostrăzilor. Informațiile afișate pentru șoferi pot include informații și prezentarea facilităților de parcare care pot fi dezvoltate în punctele în care se termină autostrada în zonele urbane.

Figura 12-3 Exemple de semne cu mesaje variabile pentru șoferi (VMS), localizate la marginea unui oraș



12.3.3 ITS urban

Expansiunea proiectului BTMS (integrat UTC, PTM & CCTV)

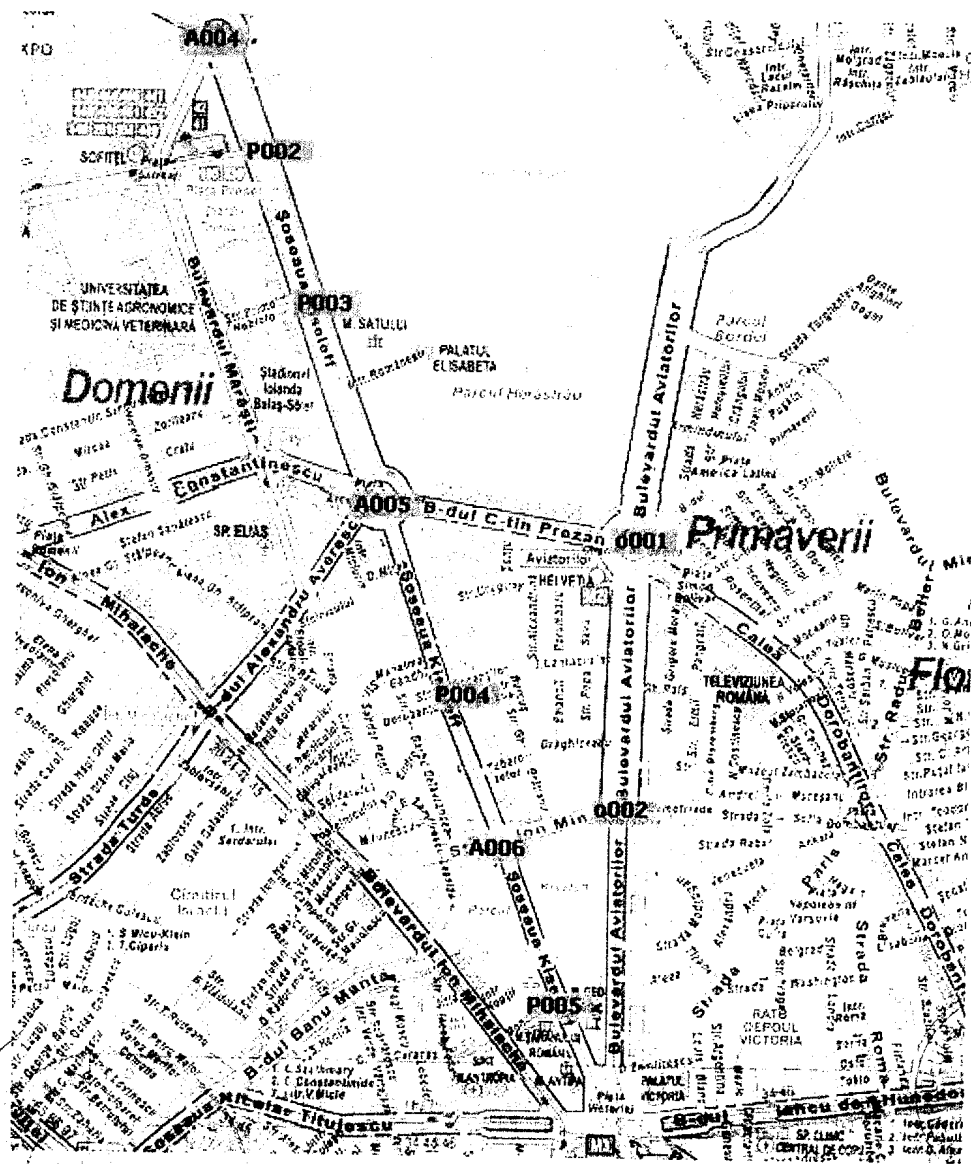
Sistemul de Management al Traficului din București (BTMS) este încredințat, inițial, zonei centrale din cadrul inelului central de șosele (i.e. Șoseaua Ștefan cel Mare, Șoseaua Mihai Bravu, Strada Progresului, Șoseaua Grozăvești).

O extindere a BTMS a fost studiată ca parte a Studiului pentru Controlul Traficului Urban din București în 2005 și a fost inclus în cadrul ofertei ca o opțiune de cost. Extensia nordică se extinde prin nord, de la Piața Victoriei către Băneasa și aeroporturi. Intersecțiile adiționale și trecerile de pietoni semnalizate sunt menționate mai jos:

Nr.	București UTC – Intersecțiile din extensia nordică
A001	Sos. Buc.Ploiesti - Aero. Baneasa
A002	Sos. Buc.Ploiesti – Bulevardul Aerogarii
A003	Sos. Buc.Ploiesti – strada Elena Vacarescu
A004	Piața Presa Libera
A005	Arcul de Triumf
A006	Sos. Kiseleff – strada Ion Mincu
o001	Bulevardul Ctin Prezan e- Bulevardul Aviatorilor (Piața Charles de Gaulle)
o002	Bulevardul Aviatorilor – strada Ion Mincu

Nr.	București UTC – Trecherile de pietoni din extensia nordică
P001	Fantana Miorita
P002	Sos. Kiseleff – Capătul liniei de tramvai 41
P003	Sos. Kiseleff – strada Strandului
P004	Sos. Kiseleff – strada Docentilor
P005	Sos. Kiseleff – strada Monetariei

Figura 12-4 Sistemul de management al traficului din București – regiunea extensiei nordice (parțial)



Sistemul BTMS este propus pentru a fi scalabil atât în termenii expansiunii zonei cât și în termenii traficului adițional și funcțiilor de management al transportului. Acest sistem va furniza municipalității uneltele de bază pentru implementarea oricărei strategii de management al traficului determinat ca fiind adecvat pentru oraș și suburbii. Strategia generală de operare pentru BTMS este de a furniza semnale de control adaptabile la traficul în timp real cu prioritate pentru vehiculele de transport public.

Sistemul BTMS este propus pentru a încorpora Modulul de Selectare a Strategiei. Acest fapt va permite soluții predefinite de management al traficului și scenarii pentru a fi dezvoltate și testate. Unele strategii vor fi utilizate în condiții normale de trafic pentru a activa politicile alese de management al traficului e.g. controlul poluării aerului. Important, alte strategii pot fi definite pentru utilizarea în eventualitatea unui comportament anormal al traficului e.g. incident, blocaj rutier etc.

Sistemul BTMS se așteaptă să ocupe facilitatea unui nou centru de control al traficului din centrul Bucureștiului. Când va fi finalizat, se așteaptă să funcționeze ca o axă centrală pentru controlul traficului, operațiunile de transport public, administrarea străzilor, parcare și dezvoltarea viitoare a ITS pentru oraș. Centrul de control al traficului din București se așteaptă să joace un rol important în promovarea interfațării cu sistemele angajate pe drumurile naționale care duc spre centrul orașului. Publicarea recentă a standardelor schimburilor de date (i.e. OTAP și DATEX2) furnizează mijloacele de repartizare a datelor între Centrul de control al traficului București și alte centre de control al traficului urban și interurban din România și, de asemenea, din Europa.

Unele dezvoltări tehnice viitoare ale BTMS:

Semne cu mesaje variabile pentru informarea șoferilor.

Semne cu mesaje variabile pentru indicarea parcărilor.

Semne cu mesaje variabile pentru stațiile de autobuz/troleibuz/tramvai.

Afișaje în autobuze/troleibuze/tramvaie.

Întărirea regulilor de parcare și trafic.

Legături cu monitorizarea mediului pentru implementarea unei potențiale strategii

12.3.4 Alt potențial ITS urban pentru București

Așa cum a fost subliniat mai sus, se așteaptă ca sistemul BTMS să asigure o axă centrală pentru Urban ITS în București deoarece va furniza o soluție integrată pentru trei sisteme majore ITS: UTC, PTM și CCTV

Unele orașe europene au implementat deja sau se gândesc să implementeze Road User Charging sau Congestion Charging pentru a reduce impactul pe care îl au vehiculele în cadrul unei rețele urbane. Există două metode principale de decongestionare 1) accesul în zonă și 2) accesul baza pe distanță. Schema de decongestionare din Londra, de exemplu, utilizează numai Area Charging i.e. utilizatorul achită o taxă zilnică pentru a intra într-o anumită zonă centrală. Taxarea la distanță utilizează navigația prin satelit sau urmărirea prin telefonul mobil pentru a măsura distanța parcursă și apoi facturarea diferitelor costuri în funcție de momentul zilei sau nivelul măsurat al congestiei la momentul călătoriei. Există o predilecție pentru taxarea la distanță deoarece este considerată a fi mai corectă pentru utilizatori,

deoarece se bazează pe durata de deplasare a vehiculului în zona controlată, prin care alți utilizatori pot fi doar în trecere. Este important să se noteze că implementarea Congestion Charging trebuie studiată cu atenție, deoarece impactul unei astfel de scheme poate controla zona și împrejurimile acesteia. Scopul acestui raport nu este descrierea amănunțită a sistemelor Congestion Charging.

Orice scheme Congestion Charging pentru București ar necesita o investiție substanțială din partea municipalității pentru studii de fezabilitate, apoi pentru implementare și operare. Ar putea fi, la scară financiară, un exces de fonduri pentru proiectul BTMS. În plus la schema Congestion Charging și tehnologie, ar trebui să corespundă cu investiția pentru o bună calitate a transportului alternativ în zona de control inclusiv prevederea facilităților de parcare în afara cordonului.

Tehnologia Congestion Charging ar cuprinde o desfășurare semnificativă a ITS în termenii centrelor de control și ai echipamentelor de stradă. În timp ce acest sistem poate fi relaționat și poate împărtăși unele date cu BTMS ar putea, probabil, să fie operat ca o entitate independentă.

Sa raportat⁷ că o parte a Congestion Charging din Londra a generat abilitatea de a transforma unele piețe și străzi ale orașului din căi pentru vehicule numai în drumuri pentru pietoni.

12.3.5 ITS inter-urban

Managementul și mentenanța drumurilor naționale este, în România, ca și în multe țări, administrată de autoritatea națională. Aceasta include secțiunile de autostrăzi și rute majore în și din București (și celelalte orașe implicate în acest studiu) care, în absența unor rezultate viabile în fluxul major de trafic prin oraș, în plus față de traficul de circulație locală.

Managementul autostrăzilor se referă la asigurarea unei legături de transport sigure și eficiente între centrele de populație. În România, rețeaua de autostrăzi este, în prezent, mică și majoritatea drumurilor naționale sunt încă sub standardele de autostradă cu benzi nedivizate.

Limitele de viteză pentru autostradă sunt stabilite mai sus decât pentru alte drumuri. Comportamentul șoferilor pe aceste rute tinde să ducă la viteze mari. Pentru a păstra siguranța, sistemele de autostrăzi trebuie să informeze șoferii în avans despre condițiile anormale. Este importantă evitarea accidentării vehiculelor la viteze inadecvate și posibilitatea de oprire când este necesar.

Sistemele de autostradă combină monitorizarea și supravegherea traficului (prin detectoare și camere) cu semnale de bandă și semnale de mesaje variabile pentru a controla sau influența comportamentul șoferilor. Natura rurală a acestor drumuri înseamnă că incidentele pot apărea la mulți km înainte de punctele de service. Utilizarea punctelor de ajutor, și/sau a numărului de urgență dedicat printru telefonul mobil, asigură o comunicare vocală cu centrul de control al autostrăzii, de unde poate fi asigurată asistența adecvată.

ITS inter.urban include următoarele:

- Sisteme de control pentru autostradă: semnale de control bandă, Informații VMS,
- Sisteme de control tunel și pod,

⁷ Joe Weiss. City of London Corporation. ITS UK LAUIG Conference. London 6/2/07

Sisteme de control autostradă,
Supravegherea autostrăzii CCTV,
Ajutor autostradă prin telefon/puncte de ajutor,
Fluxul vehiculelor și sisteme de contorizare/clasificare,
Detectarea congestionării și incidentelor,
Limitarea vitezei.
Informații meteorologice. e.g. zăpadă, gheață, ceață. spray etc

12.3.6 Integrarea sistemelor și centrele de control

Sunt lecții care trebuie învățate de la alte țări despre cum trebuie tratate rețelele inter-urbane și urbane separat și cum există puțină cooperare între administrarea drumurilor urbane și inter-urbane. Creșterea numărului de vehicule și utilizarea acestora, care duc la congestionarea traficului și au ca rezultat condiții adverse de mediu, trebuie să conducă la realizarea că nu există o legătură între rețelele de șosele inter-urbane și urbane. Cooperarea dintre operatorii de rețele naționale și municipale este necesară pentru a evita congestionarea acolo unde se intersectează două rețele. ITS poate fi utilizat pentru a furniza unelte pentru administrarea rețelei urbane, rețelei inter-urbane și a intersecțiilor, la îmbinarea acestora.

Așa cum se poate vedea din lista 6.2 de mai sus, sistemele de control al autostrăzii implică unele din aceleași elemente ale tehnologiei ITS ca și sisteme de control al traficului urban. De aceea este necesară împărțirea datelor între centrele de control ale autostrăzii și urbane care ar putea fi benefice pentru ambele. De exemplu:

Date de supraveghere a traficului CCTV.

Date despre fluxul de trafic.

Raportarea incidentelor și congestionării.

Cererea de management e.g. monitorizare rampe

În București, diferite autorități administrează diferite părți ale rețelei de trafic. De exemplu, transportul public în zona metropolitană București este administrat de către RATB și Metrou București. RATB dezvoltă și experimentează un nou sistem de plată cu cardul în autobuze, troleibuz și rețelele de tramvai. Ar fi avantajos pentru pasageri dacă aceleași carduri ar putea fi utilizate și pentru metrou și trenurile locale suburbane.

Crearea centrului de control al traficului și transportului pentru oraș a fost recunoscută pentru mai mulți ani și un număr de clădiri au fost studiate și evaluate în acest scop ca parte a proiectului de management multi-sector al traficului din București. Faza de implementare a acestui proiect implică nevoia de a adapta o clădire pentru a satisface rolul de centru de control UTC, PTM și CCTV pentru municipalitate. În cadrul aceluiași proiect, există o prevedere separată pentru a corespunde unei camere de control pentru operațiunile RATB referitoare la PTM (Monitorizarea transportului public), cu toate că acest lucru poate fi realizat din camera de control.

O lecție învățată de la proiectul de management multi-sector al traficului din București este nevoia de identificare a unui sponsor și teren și/sau clădire pentru un centru de control la un stadiu incipient așa cum poate fi necesar pentru desemnarea și construirea

clădirii unui centru de control de la zero. Este important să se identifice instituția sau instituțiile care vor opera și menține ITS în centrul de control și echipamentul rutier asociat și sistemele de comunicație. Un centru de control al traficului asigură mai mult decât o clădire pentru a găzdui computerele centrale și sistemele de comunicații, asigură găzduirea tuturor aspectelor funcțiilor și resurselor de trafic și transport.

12.4 SIGURANTA CIRCULATIEI

12.4.1 Fundal

Un număr de măsuri și politici de transport au fost evaluate în cadrul structurii strategice a Planului Master pentru Transportul Urban din București, Sibiu și Ploiești. Este necesar să se asigure că măsurile de non-siguranță care apar nu au un impact advers asupra siguranței șoselelor urbane în aceste trei orașe.

În acest capitol sunt evaluate diferitele opțiuni ale Planului master pentru București, în termenii eficacității sau siguranței. În majoritatea cazurilor aceleași comentarii se aplică egal pentru Sibiu și Ploiești. Unde este cazul, acest lucru a fost făcut clar. București

Lărgirea drumurilor și noi legături

Lărgirea drumului se propune pentru mai multe străzi din București. În timp ce acest fapt va îmbunătăți calitatea, poate prezenta probleme pentru mijloacele lente, în special pietoni (unde aceste mosuri au acces pe drumurile în cauză). Măsurile de soluționare, cum ar fi prevederea de pasaje subterane, trebuie luate în considerare când este propusă lărgirea drumurilor.

Este propusă prevederea unui număr de legături suplimentare, de exemplu între Bulevardul Brâncoveanu și Buc-Giurgiu. Trebuie avut grijă la asigurarea de conexiuni între aceste noi legături și legăturile existente, menite să asigure un nivel minim de risc de accidente. De exemplu, dacă lărgirea unei legături noi diferă semnificativ, trebuie introdusă o zonă adecvată de tranziție.

Transportul public

Sunt propuse un număr de ameliorări ale transportului public. La momentul redactării (21/11/2007) nu există suficiente date pentru a judeca impactul de securitate al acestor măsuri. Experiența din UK menționează că măsurile din transportul public nu au mare impact asupra siguranței, fie pozitiv sau negativ.

Parcarea

Au fost puse în aplicare diferite inițiative pentru parcare în București. Implicațiile de prevedere a îmbunătățirii parării sunt mixte.

Pe latura pozitivă, îndepărtarea parcarilor de pe trotuar și rutele majore va îmbunătăți siguranța pietonilor. Acest fapt este adevărat mai ales în vecinătatea trecerilor controlate unde parcare până în apropierea zebrei restricționează sever vizibilitatea. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Pe latura negativă, îndepărtarea parcarilor din zonele rezidențiale poate duce la creșterea vitezei vehiculelor cu o creștere ulterioară a numărului de copii accidentați, și la severitatea accidentelor. Parcarea în zonele rezidențiale poate acționa ca un tip informațional de calmare a traficului. Oricum, nu este o soluție ideală deoarece copii nu

pot vedea, sau nu pot fi văzuți, din spatele vehiculelor parcate. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Orice modificări ar fi efectuate la parcare pe stradă, acestea vor avea nevoie de măsuri de siguranță pentru a fi eficiente. Experiența din țările UE a arătat că nivelul de siguranță poate fi majorat prin reducerea criminalității. În majoritatea cazurilor, siguranța este predată poliției sau autorității locale care, fie va angaja personal direct pentru securitatea parcarilor, fie va contacta o companie privată. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Parcările subterane sunt propuse pentru un număr de locații. Aceasta este o utilizare eficientă a spațiului dar trebuie avut grijă la design-ul de acces, în special la intrări. Acestea trebuie să fie proiectate în așa fel încât să se evite blocare la orele de maximă solicitare. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu, cu toate că se referă mai mult la parcările de suprafață și supra-etajate din aceste orașe.

Calmarea traficului și zonele de locuințe

Referitor la comentariul de mai sus, zonele rezidențiale pot beneficia de forme de calmare a traficului și/sau introducerea de zone de locuințe. Există suficientă experiență pentru aceste tipuri de măsuri în Europa de Vest, în special în Olanda. Lecțiile învățate din schemele anterioare și cea mai bună practică pot fi împărțite. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Zonele pietonale

Există o tendință de transformare în zone pietonale a zonelor de shopping din București. În timp ce principalul motiv pentru zonele pietonale nu este numai siguranța, adesea asigură o anumită siguranță ca un beneficiu secundar.

Sistemele inteligente de transport (ITS)

Planul master pentru București include o discuție a potențialului de introducere a sistemelor inteligente de transport (ITS). Acestea au ca scop principal îmbunătățirea capacității, dar pot furniza beneficii de siguranță. Acest fapt este adevărat pentru mediul inter-urban unde șoferii pot fi avertizați de situațiile potențial periculoase cum ar fi îngustarea drumului sau condițiile atmosferice adverse. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Există măsuri de siguranță care trebuie luate în considerare la implementarea ITS. Mesajele trebuie alese cu atenție pentru a evita excesul de informații și distragerea șoferului. Poziționarea semnelor nu trebuie să obstrucționeze vizibilitatea altor semne. În plus, semnele de pe șosele care menționează depășirea vitezei de 80km/h trebuie să fie asigurate cu sisteme de constrângere. Este posibil ca aceste tipuri să fie deja integrate într-un proces. Dacă nu, există multiple sfaturi disponibile din partea altor țări UE. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Controlul traficului urban (UTC)

Un sistem de control al traficului urban este (UTC) planificat pentru București, care va permite ca semnalul fix existent să fie înlocuit de un semnal adaptabil, care să răspundă la condițiile de trafic. Acesta ar putea îmbunătăți capacitatea de trafic, dar trebuie avut grijă să se asigure că este alocat suficient timp la sistemul adaptabil pentru trecerile de pietoni. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

În paralel cu introducerea UTC, există oportunitatea de a introduce treceri de pietoni semnalizate. De obicei sunt mai siguri de traversat de către pietoni la traversarea șoselelor largi cu toate că trebuie depășită lipsa de familiarizare. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Introducerea unui sistem UTC implică crearea unui centru de control al traficului pentru a monitoriza intersecțiile sub control adaptabil, normal prin camere CCTV. Aceste camere pot fi utilizate pentru situații periculoase, cum ar fi parcare ilegală în apropierea intersecțiilor (lumina roșie și camerele de viteză funcționează sub alte sisteme dar pot fi controlate de la același centru). Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Comentariile referitoare la poziționarea echipamentului ITS se aplică egal tuturor echipamentelor cu camere. Este foarte important la intersecțiile semnalizate să nu fie obstrucționate aspectele semnalului. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Semnalizarea

Condițiile semnalizări convenționale existente nu trebuie trecute cu vederea. S-a observat că unele semne furnizează informații inadecvate, sau sunt greșit amplasate și întreținute. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

Dezvoltările viitoare

O altă posibilitate pentru viitor este introducerea taxelor pentru congestionare. Acest fapt a avut efecte în Londra și nu are efecte secundare pentru siguranță. Potențiale beneficii pentru siguranță există la reducerea accidentelor, dar există potențiale efecte adverse prin creșterea vitezei.

Verificarea siguranței șoselei

Procesul asociat cu ofertele planului master pot beneficia de introducerea unor verificări pentru siguranța șoselelor. Acestea sunt verificări independente pentru design, efectuate, de obicei, în următoarele patru stadii:

Stadiul 1: Design preliminar

Stadiul 2: Design detaliat

Stadiul 3: Finalizarea lucrărilor

Stadiul 4: Între douăsprezece și 36 de luni de la dechiderea schemei

Autoritățile din România sprijină conceptul de verificare pentru siguranța drumurilor. Este necesar ca introducerea acestora să fie un proces gradual pe măsură ce inginerii locali devin familiari cu procesul. Acest comentariu se aplică și pentru Ploiești și Sibiu.

12.4.2 Concluzii

Concluzi existente

Datele naționale de la Ministerul de Transport arată că există o tendință de scădere a accidentelor. Acest fapt este încurajator, dar este cunoscut că România mai are mult de parcurs până să atingă nivelurile unor țări europene, cum ar fi UK, Suedia și Olanda.

Costul economic al accidentelor este recunoscut de Ministerul de Transport. În 2000 acesta a fost estimat a fi €404m Euro.

Pentru București, datele furnizate sunt sub forma unui raport de accidente pentru 2006 și măsuri de remediere sugerate pentru 2007. Acest fapt a indicat o bună înțelegere a problemelor de siguranță existente în București și a programului de metode dovedite pentru soluționarea acestor probleme. Este posibil ca programul realizat din analiza mai aprofundată a unor probleme legate de accidente și o mai mare varietate de măsuri de remediere, cu toate că există dovada că acestea se dezvoltă în timp.

O scurtă trecere în revistă a aranjamentelor instituționale arată că poliția și autoritățile locale au primit un bun nivel de sprijin de la Ministerul de Transport. În București, responsabilitatea pentru programele de remediere a producerii accidentelor pare să rămână în seama poliției. Ar putea exista unele beneficii câștigate de pe urma implicării tehnicienilor autorității locale într-un stadiu timpuriu al formulării programelor.

Opțiunile planului master

Trebuie avut grijă cu ofertele pentru lărgirea drumurilor și noile legături pentru a nu crea probleme de siguranță. Lărgirea drumurilor poate crea probleme pentru pietoni și trebuie create căi de acces între noile legături și drumurile existente pentru a se evita astfel de probleme de securitate.

Propunerile pentru crearea de parcuri în București vor ușura problemele legate de parcare pe stradă. Accesul la parcuri trebuie asigurat pentru a se evita blocajul la orele de vârf. Problemele referitoare la parcare sunt discutate în Capitolul 5, Planuri de implementare.

Dacă există o reducere a nivelului de parcare pe stradă în zonele rezidențiale acesta va aduce la pierderea unei forme de informare pentru calmarea traficului. De aceea, acesta ar putea fi scopul introducerii calmării traficului în zonele rezidențiale.

De asemenea, ar putea fi și scopul transformării în zone pietonale a spațiilor de shopping. Acest fapt poate avea loc numai dacă există rute alternative pentru trafic și trebuie să fie specificat în Planul Urbanistic Zonal relevant (PUZ).

Ofertele din cadrul planului master pentru îmbunătățirea prevederilor ITS și introducerea UTC pot avea beneficii complementare de siguranță. ITS poate furniza utilizatorilor de șosele avantajul avertizării în cazul existenței condițiilor atmosferice nefavorabile.

În paralel cu prevederea posibilităților pentru senele cu mesaje variabile prin ITS, trebuie să fie luată în considerare și semnalizarea convențională.

O procedură de verificare a siguranței drumurilor trebuie să fie introdusă pentru toate proiectele pentru a se asigura că problemele de securitate nu sunt introduse incorect în schemele de proiectare.

Planurile de implementare

Planurile de implementare sunt prezentate mai jos:

Stabilirea unui format național uniform pentru colectarea de date referitoare la accidente de trafic de pe șosea care au ca rezultat vătămări personale.

Stabilirea procesului de verificare a siguranței drumurilor pentru toate schemele de drumuri.

Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 1 la 4: Introducerea trecerilor suplimentare de pietoni între legături.

Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 2 la 4: Îndepărtarea vehiculelor parcate adiacent cu trecerile de pietoni.

Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 3 la 4: Spații pentru pietoni.

Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 4 din 4: Calmarea traficului în zonele rezidențiale.

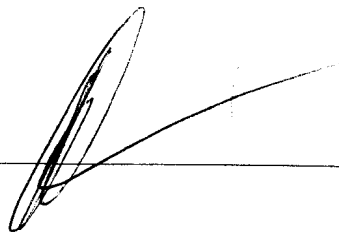
Parcare – Reducerea criminalității în parări.

Prevederea de camere pentru viteză.

Verificarea semnalizării.

Diverse inițiative ITS în alte planuri de implementare a planului master.

CCTV în paralel cu UTC.



12.5 REZULTATELE MODELELOR

Ca urmare a modelelor schemelor planurilor master Do Minimum și Do Something, mai jos este un sumar pentru rezultatele modelului și include:

Trei grupuri de vehicule: vehicule private. Taxiuri și vehicule de marfă

Anii de evaluare: 2007, 2013 și 2027

Planurile master de evaluare: Do Nothing, Do Minimum și Do Something

Parametrii de evaluare: Vehicule ore și vehicule kilometri

Parametri de poluare a mediului: NOx, CO, HC, SO2 și CO2

Parametri de mediu: zgomot dB

Volum : rapoarte capacitate

București (în interiorul inelului extern)

Beneficii din timp

mode		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+Policy	DN	DM	DS	DS+POLICY
PV	Vehicle.hr	22.00	31.71	30.37	28.08	26.49	56.20	52.25	43.50	40.88
Taxi		1.83	2.38	2.30	2.13	2.09	3.40	3.20	2.73	2.66
GV		3.17	5.08	4.75	4.51	4.46	11.47	10.35	8.74	8.62
PuT	Person.hr	85.48	90.45	86.63	84.35	85.94	103.70	95.56	80.79	83.28

Beneficii din distanta parcursa

mode		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+POLICY	DN	DM	DS	DS+POLICY
PV	Vehicle.km	713.24	888.22	888.07	881.45	846.86	1208.48	1206.72	1193.37	1147.10
Taxi		58.27	65.99	65.86	66.02	66.03	73.78	73.07	73.99	73.91
GV		105.21	144.27	143.32	144.64	144.94	245.32	242.58	245.44	246.00
PuT	Person.km	1366.43	1335.58	1340.83	1351.07	1385.12	1339.12	1339.18	1420.97	1464.61

Viteza medie

mode		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+POLICY	DN	DM	DS	DS+POLICY
PV	km/h	32.42	28.01	29.25	31.40	31.97	21.50	23.09	27.44	28.06
Taxi		31.80	27.72	28.66	31.00	31.55	21.68	22.83	27.11	27.80
GV		33.14	28.39	30.15	32.04	32.48	21.39	23.45	28.08	28.55
PuT		15.99	14.77	15.48	16.02	16.12	12.91	14.01	17.59	17.59

Nivelul de zgomot mediu

mode		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+ POLICY	DN	DM	DS	DS+ POLICY
all	dB	62.80	63.79	63.45	63.24	63.15	66.07	65.79	65.28	65.14

Poluarea totala

Kg/day		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+ POLICY	DN	DM	DS	DS+ POLICY
Car/Taxi	NOx	1961	2397	2424	2430	2346	3162	3203	3287	3175
	CO	9658	13538	13052	12173	11547	21780	20764	17958	17009
	HC	1187	1655	1600	1498	1422	2670	2546	2214	2097
	SO2	357251	481175	470076	448011	427231	745622	718466	647122	615849
	CO2	1112506	1477124	1447158	1388470	1325680	2381331	2263905	2012197	1911231

			2013				2027			
		2007								
		DN	DN	DM	DS	DS+ POLICY	DN	DM	DS	DS+ POLICY
GV	NOx	10477	14705	14632	14659	14659	26551	25994	25978	25965
	CO	7069	11585	10829	10193	10049	27019	24325	20382	20052
	HC	5037	8197	7682	7237	7136	19953	17716	14561	14294
	SO2	953354	1358755	1339003	1332443	1330676	2509591	2429780	2368628	2363966
	CO2	300681	443025	428875	420429	418457	916185	850120	771100	764899

Cererea de transport

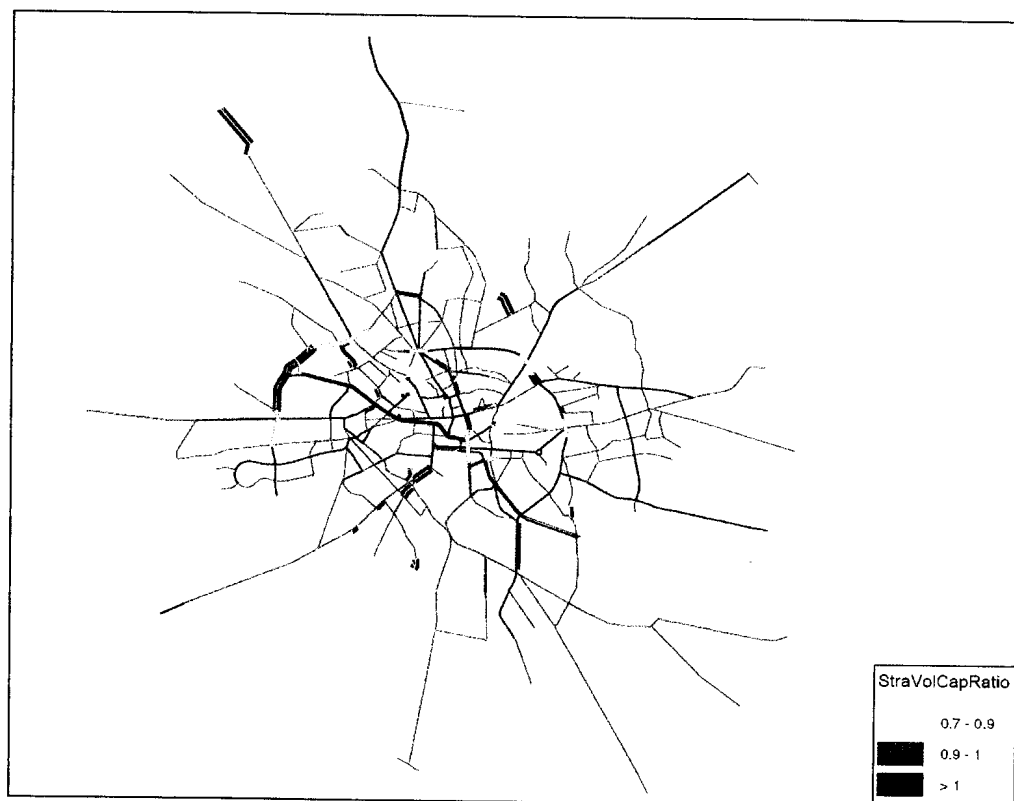
mode		2007	2013				2027			
			DN	DM	DS	DS+ POLICY	DN	DM	DS	DS+ POLICY
PV	Vehicles	910696	1108491	1111676	1100798	1037797	1457873	1466490	1441576	1356877
Taxi		90706	98574	98574	98574	98574	109132	109132	109132	109132
GV	10,000	99233	135584	135584	135584	135584	229779	229779	229779	229779
PuT	persons	2514624	2414365	2412920	2426324	2508048	2398973	2390907	2422704	2532316

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Figura 12-5 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2007 Do Nothing)



Handwritten signature

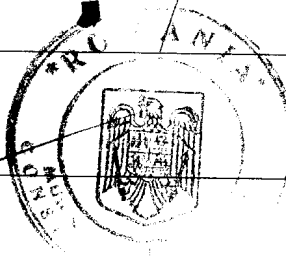
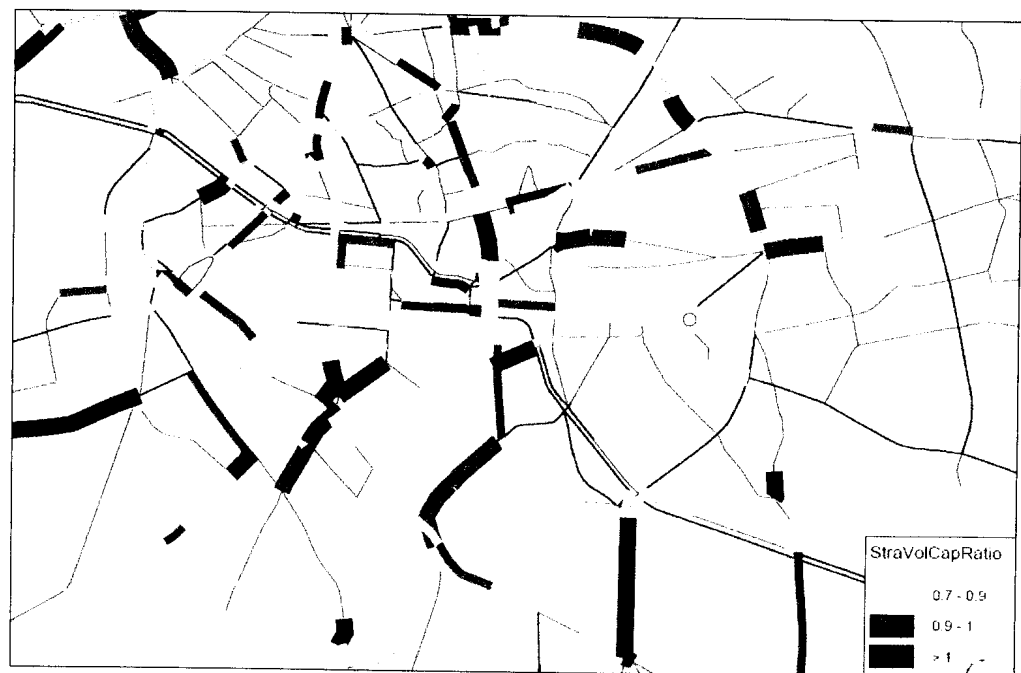
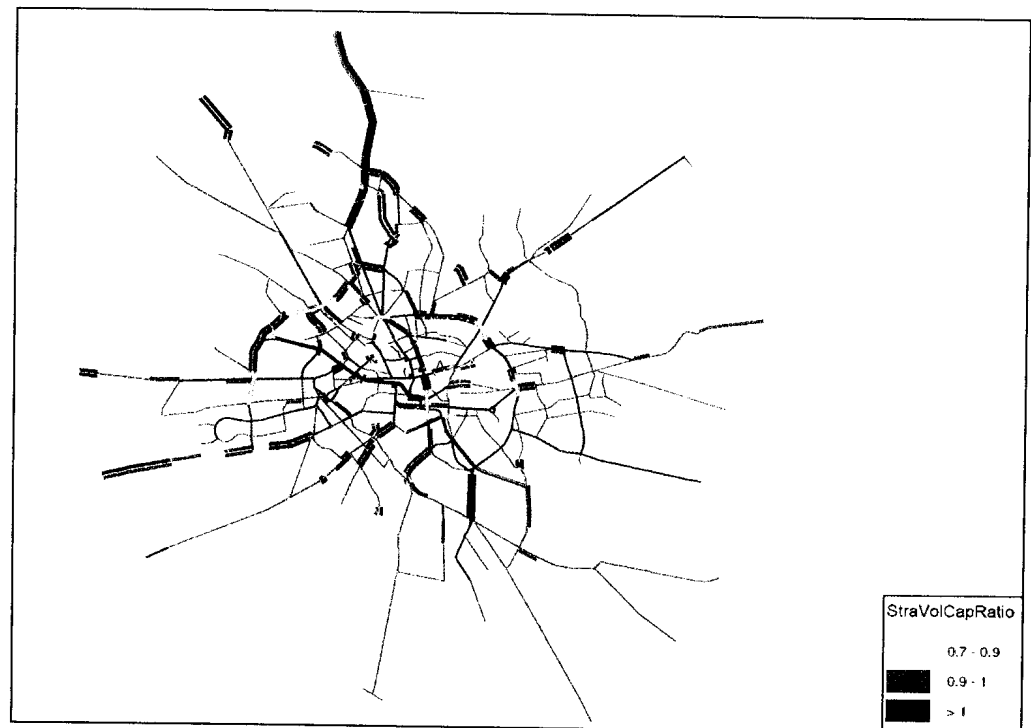


Figura 12-6 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2013 Do Nothing)

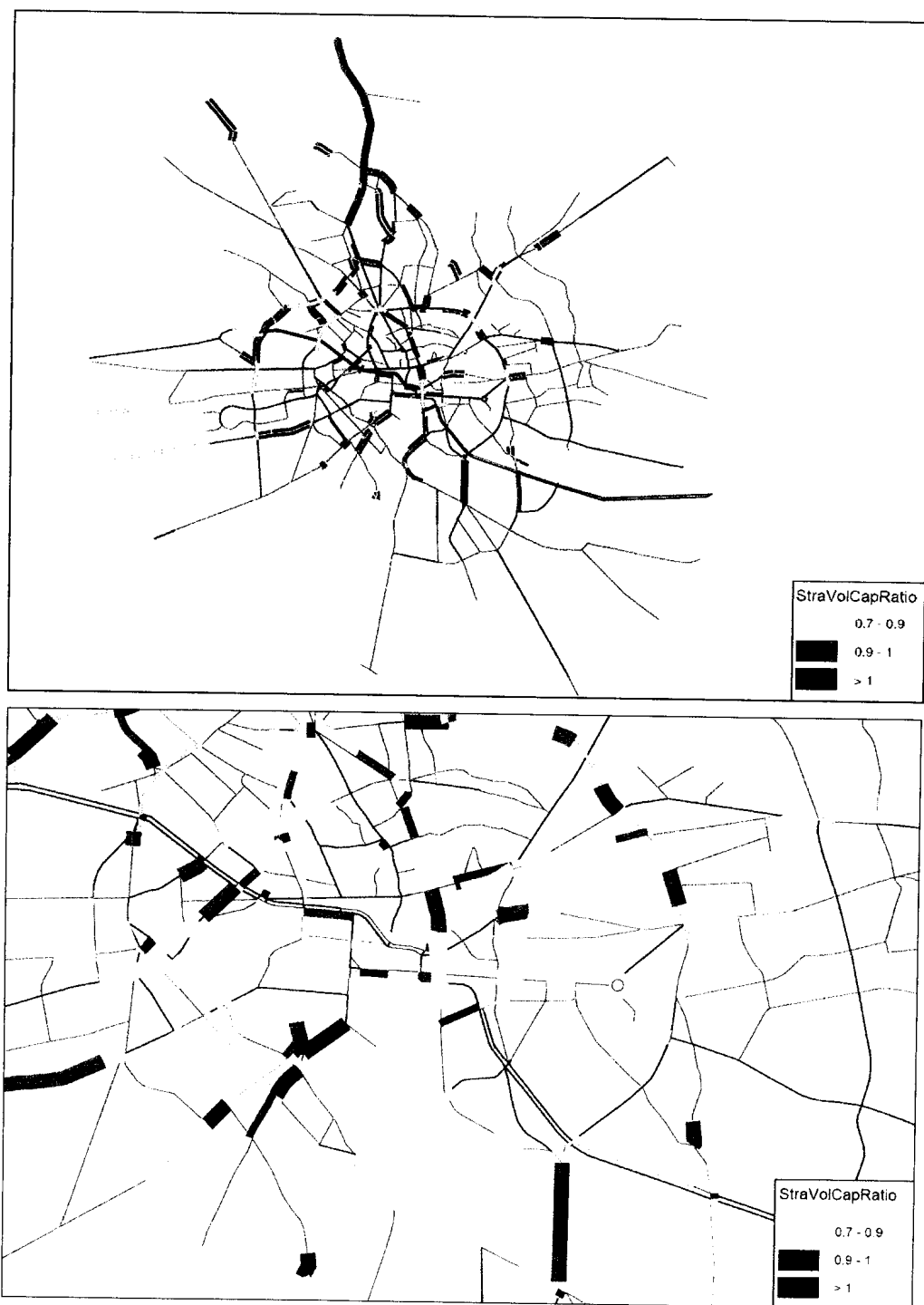


14
Zygy

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Figura 12-7 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2013 Do Minimum)



1. Zgury

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Figura 12-8 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2013 Do Something)



12/1/13

Figura 12-9 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2027 Do Nothing)

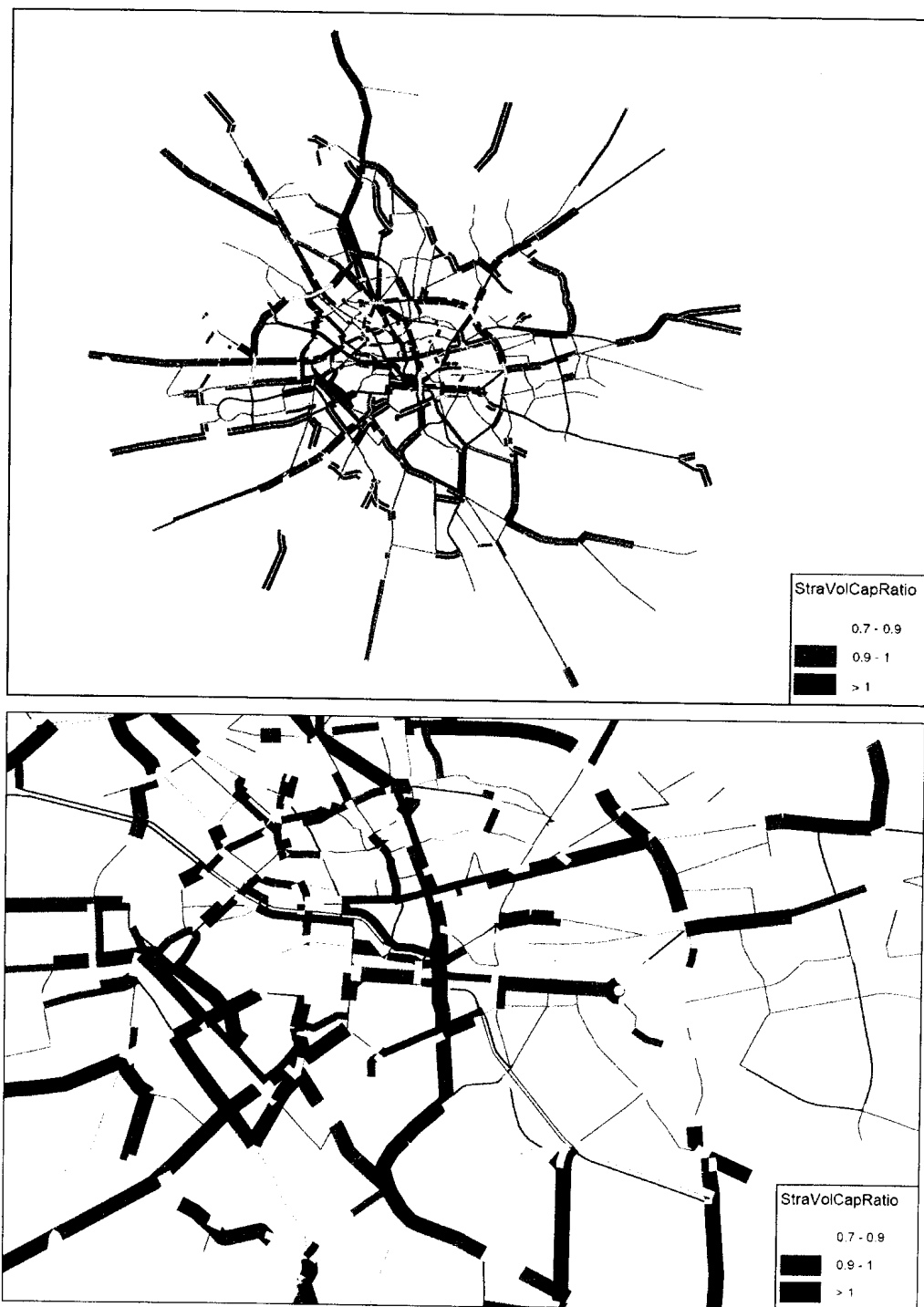
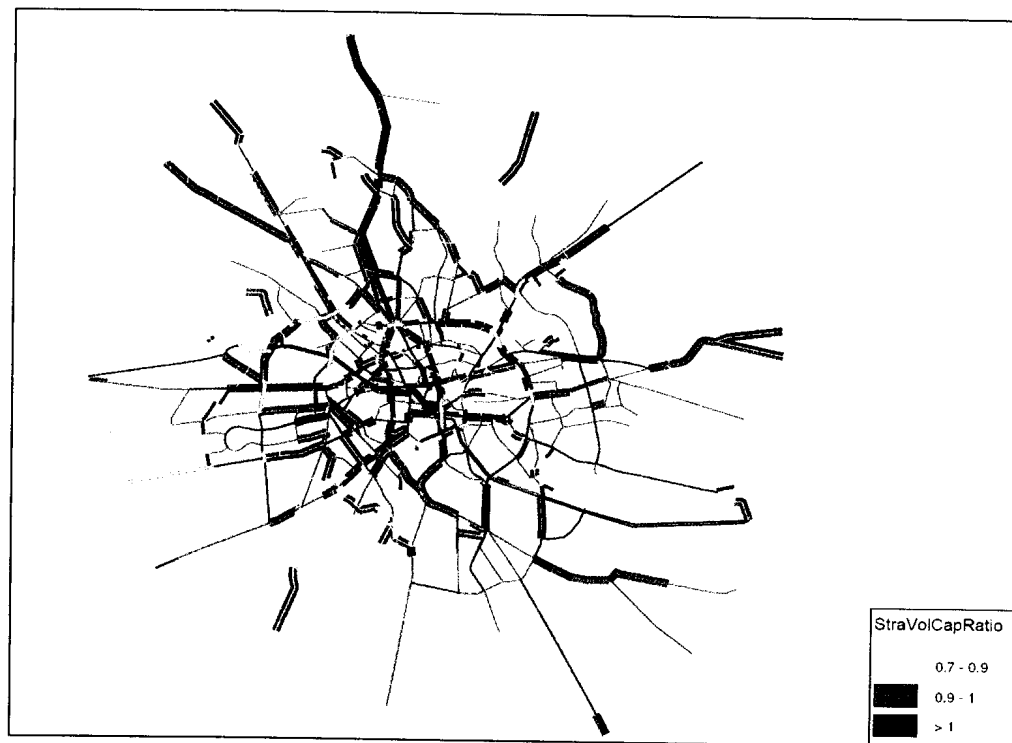
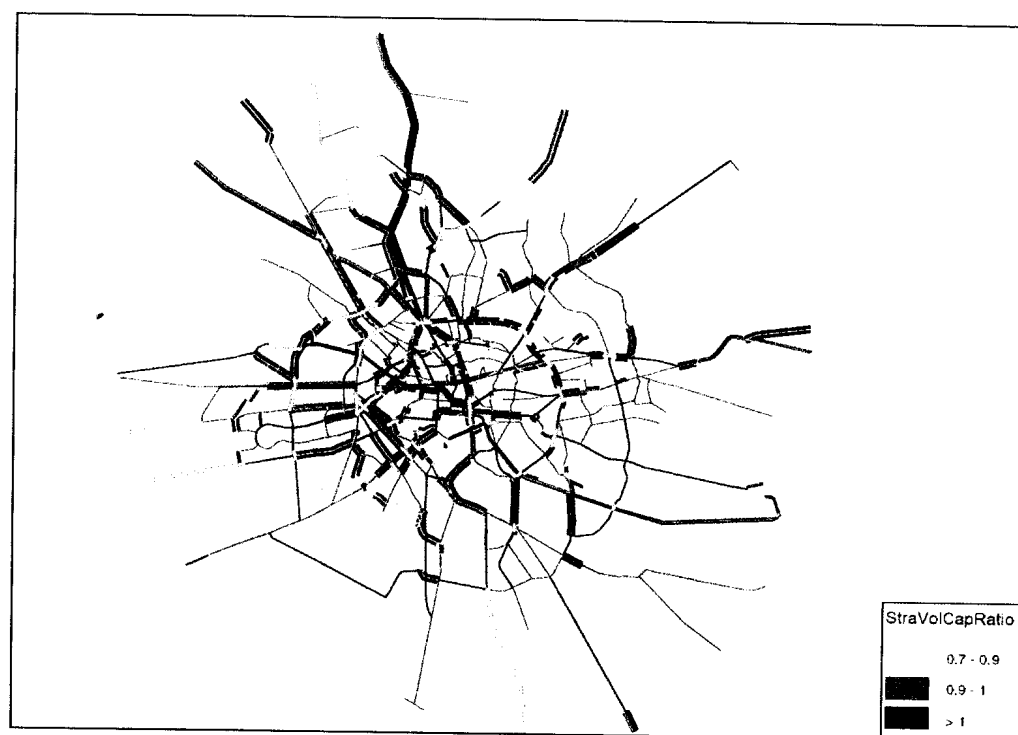


Figura 12-10 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2027 Do Minimum)



15/12/2024

Figura 12-11 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2027 Do Something)

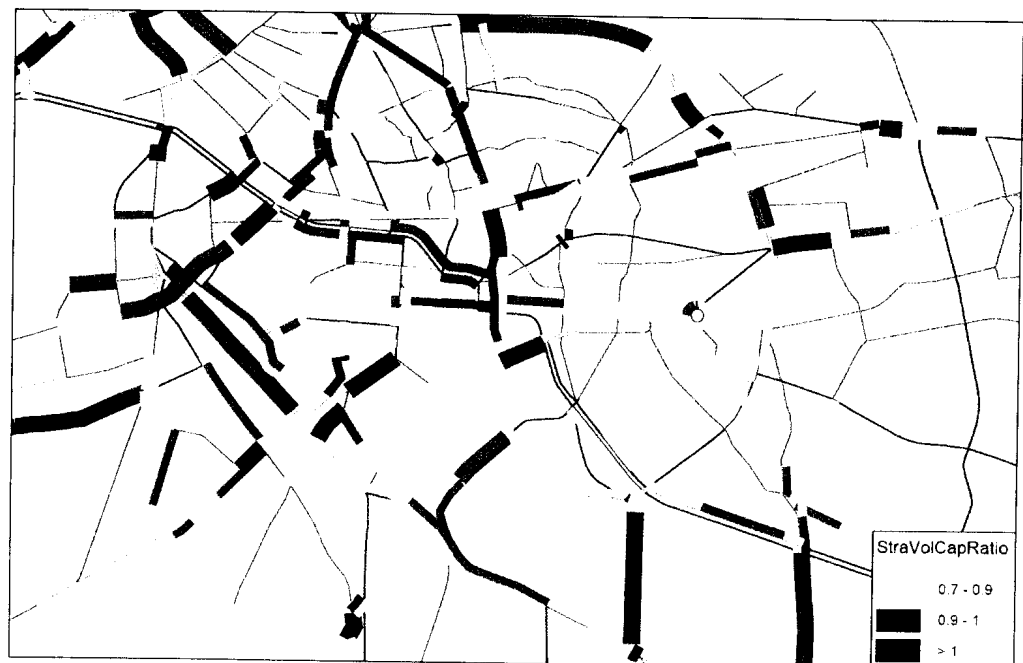
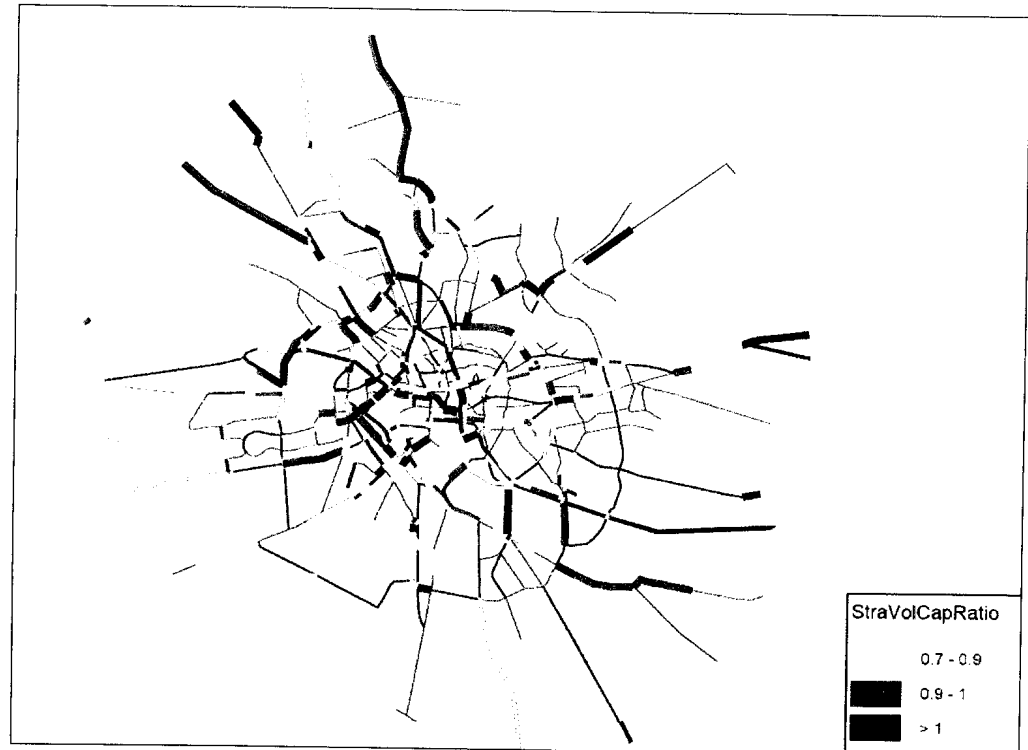


12/11/2024

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Figure 12-12 Raportul volum de trafic capacitate de circulatie (2027 Do Something Plus)



15/12/2024

[Signature]

[Signature]

13 Evaluarea proiectelor din master plan

13.1 INTRODUCTION

Evaluarea și priorizarea face parte din ciclul proiectului care constă din următoarele elemente: Identificarea proiectului – Pre-fezabilitate – Fezabilitate – Evaluare economică – Sensibilitate și analiza riscurilor – Evaluarea multi criteriu – Clasificarea și priorizarea proiectului. Aceste elemente sunt explicate mai jos.

Identificarea proiectului

Un proiect este o posibilă măsură de îmbunătățire a situațiilor de trafic și transport în zona urbană. Proiectul este descris în toate detaliile necesare.

Pre-fezabilitate

Studiul de pre-fezabilitate al proiectului se bazează pe factorii cheie de calitate și pe evaluările experților. Relevanța cu problemele de trafic și transport și fezabilitate sunt probleme cheie. Decizia este dacă, sau nu, să se propună proiectul pentru finanțare și ce priorizare trebuie aplicată.

Fezabilitatea

Studiul de fezabilitate se bazează pe evaluarea dacă proiectul îndeplinește, sau nu, criteriile care sunt explicate în continuare. Neîndeplinirea unuia dintre criteri duce la respingerea aplicației.

Evaluarea economică

Evaluarea economică se bazează pe profitabilitatea proiectului și pe posibilitatea de a finanța proiectul. Analiza Cost/Beneficii (CBA) va fi explicată în continuare.

Sensibilitatea și analiza riscurilor

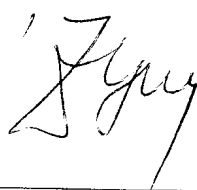
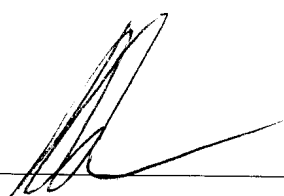
Rezultatul studiului de fezabilitate și evaluarea economică a fiecărui proiect va face subiectul analizei de sensibilitate prin calcularea rezultatelor în baza estimării în sus sau în jos a investițiilor, costurilor și beneficiilor. Analiza riscului pentru fiecare proiect va fi aplicată prin identificarea și evaluarea riscurilor care pot amenința implementarea și costurile și beneficiile proiectului.

Evaluarea multi criteriu

Evaluarea multi criteriu (MCA) este o metodă care se bazează pe o alegere rațională între diferite proiecte alternative care pot fi utilizate pentru soluționarea problemelor specifice. Metoda constă în acordarea unui factor de cântărire a importanței unui anumit criteriu, evaluarea unei valori în măsura în care proiectul îndeplinește fiecare criteriu și prin adăugarea valorilor cântărite. Metoda este explicată în continuare.

Clasificarea și priorizarea proiectului

Clasificarea proiectelor eligibile, în cazul în care sunt în competiție mai multe proiecte pentru disponibilitatea valorii mijloacelor de finanțare.



13.2 CRITERII

Așa cum a fost menționat mai sus, fiecare proiect al studiului se va baza pe evaluarea dacă proiectul îndeplinește, sau nu, criteriile. Sunt utilizate următoarele criterii:

- a) Costuri
- b) Finanțare
- c) Beneficii
- d) Profitabilitate (rata returnării, perioada de plată)
- e) Impacturi cu mediul (poluare, zgomot)
- f) Impactul asupra economiei
- g) Impactul asupra populației (congestionarea traficului, siguranță, confort și alte aspecte de calitate)
- h) Impactul asupra locurilor de muncă
- i) Impactul asupra dezvoltării regionale
- j) Impactul asupra accesibilității
- k) Finalizarea proiectului
- l) Susținerea (operare, mentenanță).

Majoritatea acestor criterii sunt cantitative, dar unele dintre ele pot fi și calitative. Atât criteriile cantitative, cât și cele calitative trebuie luate în calcul și vor fi evaluate prin metodologia de evaluare multi criteriu. Criteriile sunt explicate în secțiunile următoare.

a) Costuri

Există trei tipuri de costuri ale proiectului:

Valoarea investiției pentru construirea sau achiziționarea infrastructurii de trafic și transport, capital rulant și echipament pentru proiect

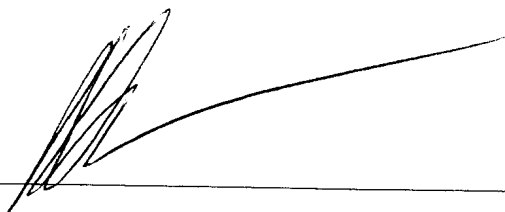
Costul anual al dobânzilor, operațiunilor, energiei, mentenanței și reparațiilor pentru proiect

Costuri sociale pentru pietoni și locuitori, de exemplu datorită prelungirii duratei de construcție or after construction a infrastructurii.

Costurile de depreciere a investiției nu sunt relevante, deoarece acestea sunt un element al sistemului contabil.

Costurile pot consta din veniturile situației existente care scad sau sunt eliminate după implementarea proiectului.

17/11/17



b) Finanțarea

Disponibilitatea valorii fondurilor financiare pentru bugetul municipal, de la bugetele regionale și naționale, din fonduri externe și împrumuturi vor fi cuantificate și vor fi comparate cu valoarea investiției și cu proiectele anuale relaționate cu proiectul. Plata anuală a împrumuturilor trebuie să fie luată în calcul referitor la mijloacele financiare anuale care sunt disponibile din venituri și de la bugetul municipal. Constrângerile mijloacelor financiare disponibile sunt principalul motiv pentru nevoia de priorizare a proiectelor.

c) Beneficii

Beneficiile economice care sunt realizate prin implementarea proiectelor contribuie direct la posibilitatea de finanțare a proiectelor.

Beneficiile sociale pot fi realizate, de exemplu, când pietonii și locuitorii vor pierde mai puțin timp, vor avea mai puține întârzieri și calamități în trafic și transport, mai puține accidente de trafic și mai puține probleme de sănătate datorită poluării și zgomotului din trafic.

Beneficiile pot exista în scăderea costurilor situației existente sau eliminate după implementarea proiectului.

d) Profitabilitatea

Profitabilitatea este diferența dintre toate costurile și beneficiile ca procentaj al valorii de investiție a proiectului. Profitabilitatea va fi calculată în baza valorii prezente a costurilor și veniturilor pe întreaga durată de viață a proiectului. Mai mult, va fi calculată rata internă de plată și perioada de returnare a plății pentru fiecare proiect.

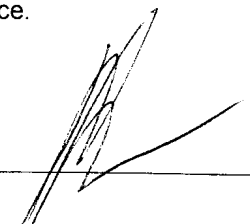
e) Impactul cu mediul

Impactul cu mediul constă în scăderea poluării aerului și zgomotului din trafic. Acestea pot fi realizate printr-un trafic mai bun și mai puțină congestionare, prin transferul pasagerilor de la mașini la transportul public sau biciclete, prin introducerea unor vehicule mai curate, prin dirijarea traficului prin zone mai puțin populate și restricții de acces. Impactul cu mediul pentru proiectele individuale nu poate fi măsurat în practică dar va fi evaluat în baza unor norme.

f) Impactul asupra economiei

Mai puțin timp de deplasare și o mai mare punctualitate a traficului și transportului nu va avea beneficii economice și sociale pentru pasageri, companii de transport și locuitori, dar va avea un impact pozitiv asupra întregii economii. După implementarea proiectului în zona urbană va fi mai atractiv să locuiască persoanele și să se investească în activități economice.

17/11/2014





g) Impactul asupra populației

Separat de beneficiile sociale cantitative descrise la punctul 3 de mai sus, locuitorii pot avea avantajul unei mai bune zone de locuit, cu mai mult spațiu și mai multe oportunități de plimbare, recreere, activități sociale, locuri de joacă pentru copii, etc. Aceste situații vor fi descrise, dar nu pot fi ușor cuantificate în termeni financiari.

h) Impactul asupra locurilor de muncă

În conexiune cu impactul asupra economiei descris la punctul 6, locurile de muncă vor fi stimulate prin dezvoltarea activităților economice în zona urbană.

i) Impactul asupra dezvoltării regionale

Îmbunătățirea traficului și transportului în zonele urbane va avea un impact pozitiv asupra relațiilor economice și sociale dintre oraș și regiuni. Aceasta va influența și îmbunătăți dezvoltarea regională prin relocarea activităților economice în locurile în care stabilirea ar fi optimă.

j) Impactul asupra accesibilității

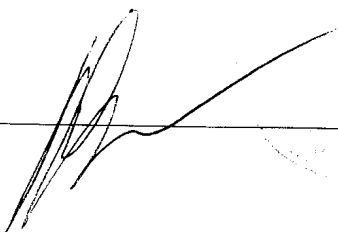
Datorită accesibilității slabe din prezent, multe proiecte se bazează pe ameliorarea accesibilității în și dinpre orașe precum și în zonele urbane, fiind de o importanță vitală pentru realizarea unor impacturi pozitive menționate la punctele 1 la 9 de mai sus.

k) Finalizarea proiectului

Măsurile de finalizare a proiectului, dacă proiectul va fi realizat sau nu fără serioase probleme și dacă rezultatul scontat va fi realizat.

l) Susținerea

Susținerea se bazează pe utilizarea netulburată a proiectului pe întreaga durată de viață prevăzută, considerând aspecte ca parteneriat, riscuri politice, siguranță și securitate, operațiuni, mentenanță și finanțare.



PLAN STRATEGIC PENTRU TRANSPORT URBAN ÎN BUCUREȘTI, SIBIU ȘI PLOIEȘTI

ANCHETE LA DOMICILIU MANUALUL INTERVIEWATORULUI

MARTIE 2007

Acest manual prezintă informații generale și instrucțiuni detaliate pentru anchetele la domiciliu. Acest document a fost pregătit pentru a reprezenta un sprijin în aceste activități.

VĂ RUGĂM SĂ PARCURGEȚI ACEST MANUAL ÎN DETALIU ȘI CU ATENȚIE.

1. Scopul Anchetei

Anchetele la domiciliu vor furniza informații cu privire la caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile acestora privind deplasările efectuate.

Cei intervievați vor fi rugați să furnizeze următoarele tipuri de informații:

- Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, mărimea veniturilor etc.
- Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea unui carnet de conducere auto, locul de munca sau de studiu etc.
- Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore. Informațiile vor include originea deplasării, destinația deplasării, ora de plecare și de sosire, modul de transport, scopul deplasării, etc.

Sondajul este condus sub egida Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor și Primăriei Municipiului Sibiu ca parte din proiectul *EuropeAid/123579/D/SER/Ro - Urban Transport Master Plan for Bucharest, Ploiesti and Sibiu*. Acest studiu va avea ca rezultat un plan strategic pentru dezvoltarea transporturilor în fiecare din cele trei orașe, pe o perioadă de 20 de ani. Anchetele la domiciliu reprezintă una din seriile de anchete realizate în acest scop, pentru a contura condițiile de călătorie prezente. Rezultatele acestei anchete vor fi utilizate ca bază pentru modelele de transport. Astfel, anchetele la domiciliu reprezintă o componentă esențială pentru realizarea unui studiu.



611

2. Organizarea echipelor

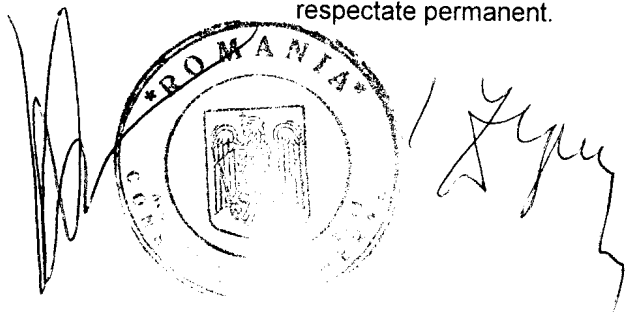
Echipa care realizează interviul este alcătuită după cum urmează:

1	Supervizor in teren
1	Supervizor de echipă
5	Intervievatori

2.1 Supervizorul in teren

Supervizorul in teren va răspunde de executarea anchetelor la domiciliu. Principalele sale sarcini sunt:

- Pregătirea planului de instiintare a gospodariilor, detaliat pe zile si săptămâna;
- Alocarea adreselor fiecarui Intervievator;
- Alocarea Codului de Identificare fiecarui Intervievator;
- Distribuirea materialelor de lucru: formularele pentru interviu, scrisoare de notificare din partea primariei, ecuson, creion, gumă, ascuțitoare, clipboard, agrafe, dosare, hărți etc.;
- Efectuarea de întâlniri regulate cu supervizorii de echipă înainte de începerea interviurilor, pentru a le furniza acestora instrucțiunile specifice și a le distribui materialele necesare;
- Verificarea faptului că Supervizorii de echipă au distribuit conform planificării anunțurile de notificare pentru grupul de gospodarii ce urmează a fi intervievat în săptămâna următoare;
- Distribuirea către fiecare Intervievator a listei cu adresele la care trebuie să se deplaseze, detaliata pe zile;
- Verificarea, în prezența fiecărui Intervievator, a corectitudinii înregistrării datelor. **Această activitate se va desfășura în dimineața zilei următoare după-amiezii în care s-a efectuat interviul la domiciliu.**
- Dacă este necesar, retrimiteră Intervievatorului la locul de preluare a informațiilor pentru completarea sau corectarea formularului, sau instiintarea Intervievatorului dacă o vizita ulterioară trebuie convenită cu cei intervievați. Aceasta va fi necesară, dacă un membru principal al gospodariei (capul gospodariei, cel care castiga veniturile, detinatorul de autoturism, etc) este absent.
- Supervizarea introducerii datelor;
- Verificarea corectitudinii desfășurării interviurilor (sa se asigure ca Intervievatorii se duc la adresa indicata in data indicata). De asemenea, sa se asigure ca interviurile au fost efectuate la adresa indicata si in ziua stabilita prin apelarea telefonică a gospodariilor interievate, în mod selectiv;
- Producerea unui Raport zilnic privind numărul de interviuri valide realizate, pe zone (pentru interviurile efectuate in ziua precedenta);
- Dacă este necesar, instruirea Intervievatorilor in perioada efectuării interviurilor;
- Sa raspunda la orice intrebari ar avea Intervievatorii in perioada efectuării interviurilor;
- Mențina o legatura permanente cu Supervizorul General.
- Sa ia toate masurile pentru siguranta personalului de ancheta si sa se asigure ca acesta a luat cunostiinta si si-a insusit masurile de protectia muncii ce trebuie respectate permanent.



2.2 Supervizorul de echipă

Supervizorul de echipă va fi selectat din randul Intervievatorilor și va răspunde de pregătirea Raportului Zilnic privind Rezultatele Interviuilor pentru fiecare Echipa. În acest scop, Supervizorul de echipă îi vor reveni de efectuat un număr mai mic de interviuri. Principalele sale responsabilități sunt legate de:

- Distribuirea anunțurilor de instiintare pentru grupul de gospodarii ce urmează a fi interviuat în săptămâna următoare;
- Întâlnirea cu Intervievatorii în fiecare seara după interviuri pentru a verifica rezultatele interviurilor, adică numărul de chestionare completate;
- Realizarea Raportului Zilnic privind Rezultatele Interviuilor Echipei prin marcarea pe Lista de Gospodarii de Interviuit a gospodariilor interviuate, a cazurilor de „Refuz”, a adreselor la care nu au fost găsite persoane acasă și a cazurilor de „Revenire”. Trimiterea prin e-mail a fișierului respectiv la Supervizorul în teren și Supervizorul general. **Această sarcină trebuie să fie îndeplinită în fiecare seară pentru chestionarele completate în aceea zi;**
- Să constituie legătura între Supervizorul de zonă și Intervievatori.

2.3 Intervievatorii

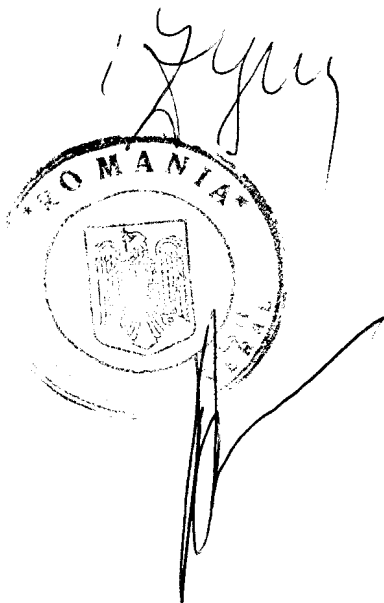
Intervievatorul va trebui să se prezinte ca efectuând acest studiu din partea Primăriei Municipiului Sibiu și să explice motivul colectării acestor informații, pentru a fi utilizate într-un studiu de transport. El va trebui să arate scrisoarea de notificare din partea Primăriei și, dacă va fi necesar, să se legitimizeze pentru a face dovada faptului că este persoana menționată pe ecuson. **De asemenea, el va trebui să sublinieze faptul că toate informațiile colectate sunt confidențiale.**

Formularele pentru interviuri au fost realizate în scopul colectării unor informații specifice. Prin urmare, este extrem de important să se respecte următoarele reguli:

- Răspunsurile se vor nota cu creionul;
- Întrebările se vor pune numai în ordinea specifică;
- Întrebările se vor pune numai în modul în care s-a efectuat instructajul;
- Se vor pune toate întrebările, chiar dacă răspunsurile par evidente din întrebările precedente sau din alte declarații efectuate. Nu se vor face niciun fel de presupuneri;
- Persoanele interviuate vor fi lăsate să răspundă cu propriile cuvinte, fără a încerca să se dirijeze sau influențeze persoana interviuată;
- Puneți întrebări ajutătoare dacă răspunsul nu este clar sau dacă bănuiți că răspunsul pe care l-ați primit nu este corect sau complet;
- Nu se vor contrazice nici un fel de răspunsuri date dar veți sublinia orice inconsistență (contradicție) evidentă;
- Dacă nu sunteți sigur de modul în care ar putea fi categorisit un anumit răspuns, veți nota informațiile obținute în mod separat și veți discuta problema cu Supervizorul în teren.

Personalul care efectuează interviurile va trebui să aibă asupra sa:

- Formulare de interviu completate și formulare necompletate;
- Scrisoare de notificare;
- Ecuson
- Act de identitate;
- Creion, gumă, ascuțitoare;
- Clipboard pentru formulare
- Dosar;



- Hartă.

Tot echipamentul necesar (formulare, creioane, etc) va fi distribuit.

Intervievatorilor nu le este permis, sub nici o formă, de a furniza informații privind anchetele la domiciliu, nici unei persoane din exterior, inclusiv reprezentanților mass-mediei. Acest Manual este proprietatea Consultantului și trebuie păstrat cu grijă. Dacă sunt interpelați, Intervievatorii vor sublinia faptul că orice informații privind anchetele la domiciliu trebuie obținute în mod oficial numai de la Primăria Municipiului Sibiu.

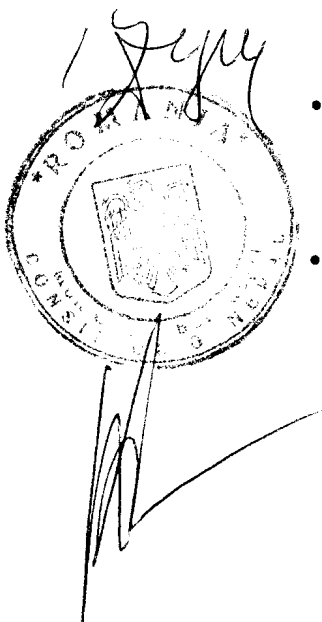
3. Siguranța și protecția muncii

Se vor lua toate măsurile necesare pentru a asigura protecția personalului care efectuează sau supraveghează anchetele la domiciliu. Cu toate acestea, **Intervievatorii trebuie să fie vigilenți și răspunzători pentru propria siguranță.** Intervievatorii sunt atenționați să realizeze interviul în afara locuinței celor intervievați, fără a intra în gospodărie. Metoda de interviu va fi explicată în detaliu prin programul de instruire. **Aceste proceduri au fost dezvoltate pentru siguranța dvs. De aceea, este foarte important să respectați cu strictețe instrucțiunile supervisorilor.**

Fiecare Intervievator trebuie să aprecieze pentru sine însuși dacă o situație poate deveni periculoasă (de exemplu, în prezența unor persoane agresive sau în stare de ebrietate, sau în orice alte situații care ar putea pune în pericol Intervievatorul) și să pună capăt imediat interviului și să părăsească locul. Intervievatorilor li se recomandă să poarte asupra lor un telefon mobil pentru a putea apela imediat numărul de urgență, în caz de apariție a unor situații potențial periculoase și pentru a raporta Supervisorului în teren (în această ordine). În cazul în care Intervievatorul decide pe proprie răspundere că nu este necesar să apeleze numărul de urgență, situația tot va trebui raportată Supervisorului în teren, pentru a stabili împreună cu acesta dacă situația aparută este un caz izolat sau poate deveni un pericol permanent. În cazul din urmă, va fi nevoie de o reselectare a adreselor la care se efectuează interviuri.

4. Interviul

- La fiecare adresă la care se vor efectua interviuri se va afișa/distribui un anunț înainte de realizarea interviului, prin care ocupanții adresei respective vor fi avertizați de efectuarea studiului și de conținutul general al interviului;
- Interviurile se vor efectua în cursul orelor după amiezii și serii (16:30 – 21:00) de marți până sâmbătă (având ca obiect deplasările efectuate în cele 24 de ore precedente de luni până vineri). De asemenea, interviuri se vor efectua și în ziua de duminică, însă se vor referi la deplasările efectuate în ziua de vineri;
- Persoanele chestionate nu sunt obligate să dea informațiile solicitate. Acestea vor fi rugate să coopereze. De aceea, este extrem de important ca cei care efectuează interviurile să se adreseze într-un mod politicos și curtenitor. Vor fi puțini cei care se vor opune interviului, dacă vor fi abordați corespunzător. Dacă aceștia refuză de la bun început, Intervievatorul va nota „REFUZ” în Lista Gospodăriilor de Intervievat. În acest caz Intervievatorul nu va completa un chestionar. Dacă un refuz categoric survine după începerea interviului, atunci chestionarul va trebui marcat în mod clar cu inscripția „REFUZ”. Anumite persoane interviuate pot fi bunavointoare în a furniza informații, însă pot refuza să răspundă la anumite întrebări (de exemplu, la cele



(Handwritten mark)

referitoare la venituri). Pentru acest motiv interviul nu va fi oprit imediat după primul refuz. Intervievatorul va adresa politicos următoarea întrebare.

În următoarele cazuri, Intervievatorii vor adresa rugamintea pentru o a doua vizită la domiciliu:

- În cazul în care capul gospodăriei nu este prezent și cea de a doua persoană ca importantă în gospodărie nu poate furniza informațiile solicitate;
- În cazul în care membrii gospodăriei sunt prezenți, dar nu sunt disponibili în ziua interviului;

În toate aceste cazuri, Intervievatorul va aranja o a doua vizită și va trebui **să menționeze** în Lista Gospodăriilor de Intervievat „REVENIRE” împreună cu data și ora stabilite.

- Anchetele la domiciliu se vor monitoriza de către Consultant, prin intermediul unui birou de control centralizat și prin Supraveghetorul în teren. Se va menține un contact zilnic cu toți Intervievatorii. Scopul acestei monitorizări zilnice este acela de a asigura un control al calității pentru rezultatele fiecărei zile, pentru a rectifica la timp erorile ce ar putea apărea și a identifica orice fel de probleme.
- **Este extrem de important ca Intervievatorii să fie conștienți ca TOATE informațiile trebuie SĂ RĂMÂNĂ CONFIDENTIALE și nu vor fi discutate cu nici o persoană din afara echipei proiectului.**

5. Chestionarul pentru Interviu

5.1 Privire generală

Pentru aceasta ancheta a fost elaborat un **chestionar** special destinat interviurilor. Răspunsurile vor fi înregistrate pe acest formular.

Chestionarul are trei pagini. Este format din patru secțiuni, după cum urmează:

Pagina 1

Secțiunea 1: Date de identificare a interviului

Această secțiune conține datele de identificare ale Intervievatorului, data și ora efectuării interviului și numărul de identificare al persoanei care face codificarea.

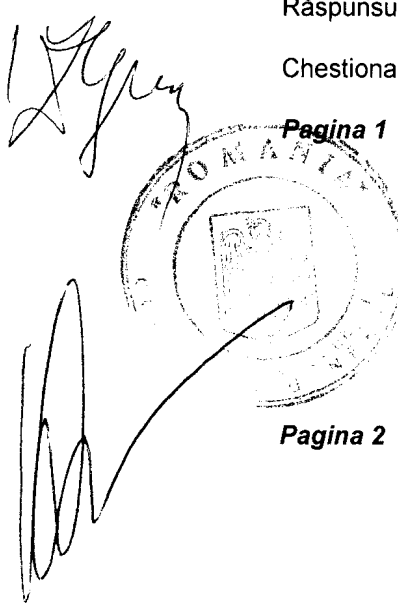
Secțiunea 2.A: Date privind gospodăria

Secțiunea de date privind gospodăria cuprinde întrebări generale referitoare la gospodărie. Aceste informații trebuie furnizate de capul gospodăriei.

Pagina 2

Secțiunea 2.B: Date personale

Secțiunea privind datele personale conține întrebări ce privesc caracteristicile socio-demografice și cele socio-economice ale membrilor gospodăriei. Aceste informații trebuie colectate pentru



(Handwritten signature)

fiecare membru al gospodariei și trebuie furnizate de către fiecare membru al gospodariei, ori de câte ori va fi posibil.

Pagina 3

Secțiunea 2.C: Informații despre deplasări

Scopul secțiunii privind informațiile despre deplasări este acela de a înregistra toate deplasările efectuate în cele 24 de ore anterioare și a caracteristicilor relateate, precum origine, destinație, scopul deplasării etc. Aceste informații trebuie colectate pentru fiecare membru al gospodariei și trebuie furnizate individual de către aceștia, acolo unde acest lucru va fi posibil.

Este posibil ca, în funcție de numărul de persoane din gospodărie și de numărul de deplasări efectuate de către fiecare, să fie nevoie de mai mult de o pagină pentru secțiunile 2.B și 2.C (paginile 2 și 3).

Paginile 2 și 3 trebuie completate în mod succesiv pentru fiecare membru al gospodăriei, pentru a evita întreruperea dialogului și potențial și dorința celor intervievați de a furniza informații.

Formularul de interviu se parcurge de la stânga la dreapta – aceasta este secvența în care și întrebările se vor pune. Este important ca informațiile colectate să fie **complete, corecte și lizibile** (dacă persoanele care fac codificarea formularelor sunt altele decât Intervievatorii, acestea trebuie să poată citi informațiile înregistrate). Formularele vor trebui completate cu grijă și citeț, cu creionul.

Înainte de începerea interviului, verificați că au fost completate următoarele informații. Dacă acestea lipsesc, contactați-l pe supervisorul dumneavoastră înainte de începerea interviului.

Pentru Secțiunea 1 (pag.1), următoarele rubrici trebuie să fie deja completate:

- Numele și codul de identificare al Intervievatorului
- Data și ora interviului.

Pentru Secțiunea 2.A (pag.1), următoarele rubrici trebuie să fie deja completate:

- Adresa gospodăriei interviuate și numărul de identificare al gospodăriei, în conformitate cu Lista Gospodăriilor de Intervievat.

Pentru Secțiunea 2.B (pag.2), următoarele rubrici trebuie să fie deja completate:

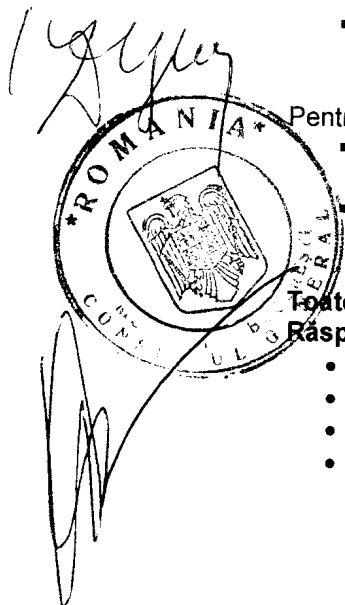
- Numărul de Identificare al Gospodăriei (în spațiul de 8 cifre din partea de sus a formularului)
- Codul de identificare al Intervievatorului (în spațiul de 2 cifre din partea de sus a formularului)

Pentru Secțiunea 2.C (pag.3), următoarele rubrici trebuie să fie deja completate:

- Numărul de Identificare al Gospodăriei (în spațiul de 8 cifre din partea de sus a formularului)
- Codul de identificare al Intervievatorului (în spațiul de 2 cifre din partea de sus a formularului).

Toate întrebările au o coloană mică în care trebuie completat răspunsul. Răspunsul poate fi:

- Un număr (de ex., numărul de persoane care locuiesc la adresa respectivă);
- Numărul alternativei selectate;
- Un răspuns scris, de exemplu un nume; sau
- Un semn de marcare.



Handwritten signature or mark.

Acolo unde apare categoria 'ALTELE' (de ex. pe pag. 2), trebuie specificat răspunsul primit, dacă este prevăzut un spațiu pentru acesta și nu doar să se marcheze căsuța 'ALTELE'.

Înainte de încheierea interviului, verificați dacă au fost înregistrate toate răspunsurile necesare pentru gospodaria respectivă. La finalul interviului, capul familiei va fi rugat curtenitor să dea numărul sau de telefon, pentru eventualitatea în care vor fi necesare clarificări, în timpul procesării datelor.

Înainte de a merge la gospodaria următoare, Intervievatorul trebuie să introducă chestionarul completat în dosarul special distribuit pentru acest scop.

5.2 Secțiunea 1 – Date de identificare a interviului

Această secțiune conține date despre:

- Numele persoanei care desfășoară interviul, scris în clar, și codul său unic de identificare, transmis de Supervizorul în teren, completate înainte de începerea interviului.
- Data și ora interviului. Completați ziua și luna în care are loc interviul. Completați ora la care începe interviul. Acestea vor fi completate înainte de începerea interviului.
- Numele persoanei care codifica datele interviului și codul său unic de identificare. Se cere ca activitatea de codificare și de introducere a datelor să fie executată de aceeași persoană care a desfășurat interviul. În acest caz, primul și al treilea rând din Secțiunea 1 vor fi identice. În cazuri excepționale, se poate întâmpla ca Intervievatorul să nu poată executa această sarcină. În acest caz, va fi completat codul de identificare al persoanei care execută efectiv introducerea datelor. Se cere ca introducerea datelor să se facă în dimineața imediat următoare după-amiezii în care a fost executat interviul.

Codurile permisibile și explicațiile lor sunt descrise în Tabelul 1.

Tabel 1. Secțiunea Date de identificare a interviului – Răspunsuri posibile și definiții

Informația	Descriere/Definiție	Domeniu
1. Numele și codul de identificare a Intervievatorului	Fiecarui Intervievator îi este alocat un cod unic de identificare. Codul este atribuit de Supervizorul în teren și este completat de către Intervievator înainte de începerea interviului.	1 – 98
2A. Data interviului	Completați ziua și luna în care se desfășoară interviul.	0000 – 3112
2B. Ora interviului	Completați ora de începere a interviului.	0000 – 2359
3. Numele și codul de identificare al Codicatorului	Codul unic de identificare al celui care codifica informațiile. Introdus de Codicator, la birou.	0 – 98

5.3 Secțiunea 2.A – Date privind gospodaria

Această secțiune înregistrează informațiile care descriu gospodaria și persoanele ce o alcatuiesc. Aceste informații vor fi introduse ca text, cifre sau prin bifarea căsuței corespunzătoare.

Este important sa includeti urmatoarele persoane in numarul de persoane din gospodaria respectiva si sa inregistrati deplasările acestora, după cum urmează:

- Menajera, șofer personal sau bona care locuiesc (dorm si mananca) in acea gospodarie;
- Persoane care stau in pensiune sau navetiști care locuiesc acolo pe timpul săptămânii, dar se întorc acasă în weekend-uri;
- Persoane care în mod normal sunt plecate, dar care stau câteva zile în acea gospodarie.

Trebuie, de asemenea, incluse și următoarele categorii de persoane în numarul de persoane din gospodaria respectiva. Totusi, se va scrie o notă explicativă lângă datele personale ale acestora (Secțiunea Date Personale) pentru a arăta de ce nu se inregistreaza nici o deplasare pentru aceste persoane:

- Persoane care lipsesc temporar, se afla în vacanță sau în călătorii de afaceri;
- Persoane spitalizate;
- Membrii ale forțelor armate, stationati departe de domiciliu;
- Persoane care lucrează departe de casă, inclusiv studenți, dar care se întorc în weekend-uri.

Tabelul 2 descrie întrebările și răspunsurile corespunzătoare pentru secțiunea care se referă la date privind gospodaria.

Tabelul 2. Secțiunea Date privind gospodaria – Definiții și răspunsuri admisibile

Întrebare	Tip de informație	Domeniu Coduri
4. Numar Identificare Gospodarie	Număr unic de identificare dat gospodariei intervievate. Primele trei cifre reprezintă codul zonei iar următoarele 5 numărul gospodariei.	00100001 la 99999999
5. Mărimea familiei	Numărul de persoane în acea gospodarie.	1 la 98
6. Numărul de membri cu vârsta peste 5 ani.	Numărul de persoane din gospodarie care au peste cinci ani.	1 la 98
7. Numărul de persoane active economic	Numărul de membri ai familiei care au venituri. Pensionarii care lucrează vor fi incluși în categoria persoanelor active.	De la 0 la numărul total al persoanelor active
8. Autovehicule la dispoziția membrilor familiei	Toate autovehiculele disponibile în mod normal (inclusiv cele aflate în proprietate personală, închiriate, date în folosință sau altele) pentru utilizare în acea gospodarie.	0 la 98
9. Timpul de mers pe jos până la cel mai apropiat mijloc de transport în comun	Durata, exprimată în minute, pentru parcurgerea pe jos a distanței până la cel mai apropiat mijloc de transport în comun.	0 la 60
10. Venituri medii lunare ale gospodariei	Venituri medii lunare ale gospodariei	1 la 9, 99 = nu raspunde

Notă: Anchetele test au demonstrat faptul că un număr mare de persoane intervievate au răspuns la întrebarea referitoare la veniturile gospodariei, atunci când li s-a specificat faptul că nu sunt obligate să dea această informație. **Dacă este menționată o valoare, trebuie sa intrebati dacă aceasta este exprimată în ROL sau RON, deoarece în**

mod neoficial, vechiul sistem monetar este încă utilizat în exprimare. Experiența a arătat că este mai ușor să se arate chestionarul persoanei intervievate, pentru a indica direct clasa de venituri.

5.4 Date personale

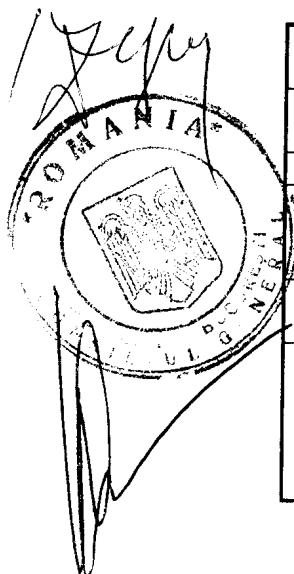
Datele personale vor trebui înregistrate pentru fiecare membru al gospodăriei cu vârsta peste 5 ani. Numărul total al persoanelor pentru care se completează aceste formulare trebuie să fie egal cu numărul persoanelor peste 5 ani care fac parte din acea gospodărie. Verificați că fiecare formular care se referă la Datele Personale să aibă menționat numărul paginii, numărul de identificare al gospodăriei și Codul Intervievatorului completate și faptul că este atașat („prins”) la finalul interviului împreună cu celelalte formulare ale gospodăriei respective.

Tabelul 3. Secțiunea Date personale – Definiții și răspunsuri admisibile

Întrebare	Tip de informație	Domeniul codurilor
11. Sex	Sexul persoanei intervievate	1 sau 2
12. Vârstă	Vârsta persoanei, exprimată în ani	1 la 5, 99 = necunoscut
13. Permis conducere	Dacă persoana are permis de conducere	0 sau 1
14. Situația serviciu	Statutul persoanei respective în economie	1 la 11, 99 = nu răspunde
15. Categorie industrială	Domeniul de activitate economică în care persoana este activă	0 = N/A (ex. elevi), 1 la 14 99 = nu răspunde
16. Locul de munca (adresa)	Dacă adresa la care lucrează coincide cu domiciliul, bifați căsuța „Acasă”, în caz contrar scrieți adresa locului de munca	0 = N/A (ex. cei fără ocupație), 1 la XXX Număr zonă
17. Locul de educație (adresa școlii sau instituției de învățământ)	Dacă această adresă coincide cu cea de domiciliu, bifați căsuța „Acasă”, în caz contrar scrieți adresa locului de învățământ	0 = N/A (nu este în sistemul educațional), 1 la XXX Numărul zonei

Table 4. Situația serviciu – Definiții și răspunsuri admisibile

Cod și răspunsuri admisibile	Definiție
1. Angajat	O persoană care este angajată full time ori part-time la locul de muncă.
2. Angajator	O persoană care angajează unul sau mai mulți salariați.
3. Independent	O persoană care lucrează pe cont propriu, fără a angaja alte persoane (persoana fizică autorizată sau asociații familiale)
4. Somer	O persoană care este în afara câmpului muncii dar care se așteaptă în căutare de muncă.
5. Casnică	Persoane care nu sunt economic active, care sunt angajate în îndatoririle gospodăriei, în propria gospodărie. Această categorie include soțiile sau alte rude, responsabile cu creșterea copiilor și de îngrijirea casei.



Cod și răspunsuri admisibile	Definiție
6. Casnica cu ocupație	Persoane economic active, angajate cu număr redus de ore și suplimentar angajate în îndatoririle casnice în propria gospodărie. Aici sunt incluse soțiile sau alte rude, responsabile cu creșterea copiilor și de îngrijirea casei.
7. Student	O persoană aflată în perioada de studii la liceu, colegiu tehnic sau universitate (Clasele 11 și 12 și la universitate) ocupată full-time cu studiul. Copiii sub 5 ani care sunt la grădiniță și persoanele care învață la seară nu vor fi incluse. Un student la universitate sau la colegiu tehnic, care lucrează mai mult de 10 ore pe săptămână, în timpul vacanțelor etc., va fi clasificat tot ca student.
8. Student angajat	O persoană care primește educație la un liceu, colegiu tehnic sau universitate (clasele 11 și 12 și la universitate) și în plus este angajată undeva în mod permanent.
9. Elev	O persoană care învață la o școală primară, sau la liceu până în clasa 10 (inclusiv).
10. Pensionar	Orice persoană care s-a retras din activitate datorită vârstei.
11. Altele, specificați	Dacă nici una din categoriile de mai sus nu descrie în mod adecvat situația, atunci o explicație trebuie completată în spațiul special prevăzut.

Notă:

O persoană se poate afla în situația în care are mai multe servicii, dacă persoana este angajată, dar suplimentar deține o firmă sau este persoană fizică autorizată; în această situație vor fi înregistrate ambele poziții. Prima codificată va fi activitatea principală pe care o desfășoară. (ex.: un angajat care este și persoană fizică autorizată va fi codificat în prima căsuță ca „Angajat” și în a doua ca „persoană fizică autorizată”, un pensionar activ va fi codificat în prima căsuță ca „Pensionar” și „Angajat” în a doua căsuță).

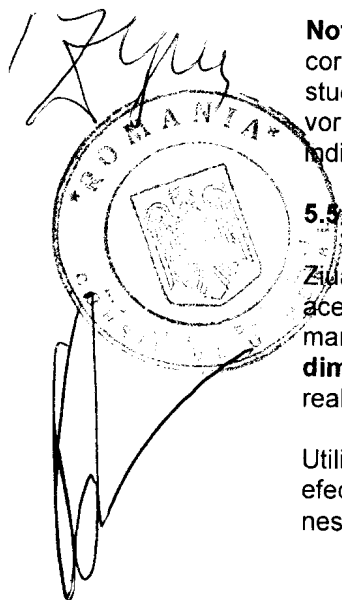
Notă: „Categoriile industriale” listate în chestionar nu includ toate categoriile economice de activități. În cazul în care lista prezentată nu descrie în mod adecvat activitatea, aceasta va trebui menționată în spațiul prevăzut pentru „Altele” și căsuța respectivă va trebui marcată.

Notă: Codificarea „Locului de muncă” și „Locului de studiu” trebuie efectuată corespunzător sistemului de zonificare. Astfel, codurile pentru „Loc de muncă” și „Loc de studiu”, sau pentru „Acasă” în cazul că munca sau studiile se efectuează la domiciliu, vor fi înregistrate pe baza **Listei străzilor** prezentată în ordine alfabetică, în care este indicat numărul zonei pentru fiecare stradă.

5.5 Ziua deplasării

Ziua deplasării reprezintă ziua pentru care se înregistrează informațiile. În mod normal, aceasta este ziua precedentă efectuării interviului (de ex., pentru un interviu realizat marți, ziua analizată este cea de luni) **pentru o perioadă de 24 ore, de la ora 4 dimineața, până la ora 4 dimineața a zilei următoare.** Fac excepție interviurile realizate duminică, pentru care ziua analizată trebuie să fie întotdeauna vineri.

Utilizați pentru codificarea zilelor luni - vineri cifrele de la 1 până la 5. Dacă se efectuează o nouă vizită la domiciliu pentru clarificări, ziua deplasării rămâne neschimbată. Dacă se efectuează o nouă vizită, dar nu au fost completate formulare în



precedenta vizită (de ex. în cazul absenței de la domiciliu) informațiile sunt înregistrate pentru ziua precedentă interviului sau pentru vineri, dacă interviul are loc duminică.

Tabelul 5. Ziua deplasării – Răspunsuri admisibile

Cod și răspuns admisibil
1. Luni
2. Marți
3. Miercuri
4. Joi
5. Vineri

5.6 Informații despre deplasări

Înregistrați deplasările fiecărei persoane din gospodărie succesiv, începând cu prima persoană din gospodărie, apoi cu a doua persoană, etc. Continuați astfel completând câte formulare este necesar, pentru a lua date despre toate deplasările efectuate de către toate persoanele din gospodărie cu vârsta peste 5 ani.

Table 1 **IMPORTANT: Pentru fiecare membru al gospodăriei cu vârsta peste 5 ani TREBUIE înregistrate informații complete despre deplasările efectuate.**

O deplasare este validă doar dacă a început în cadrul celor 24 de ore ale zilei de călătorie.

La colectarea informațiilor despre fiecare deplasare, persoana care realizează interviul va trebui să încerce, ori de câte ori va fi posibil, să adreseze întrebările direct persoanelor care au efectuat deplasările.

Deplasările trebuie înregistrate în aceeași ordine în care au fost realizate și denumite prima deplasare, a doua deplasare etc.

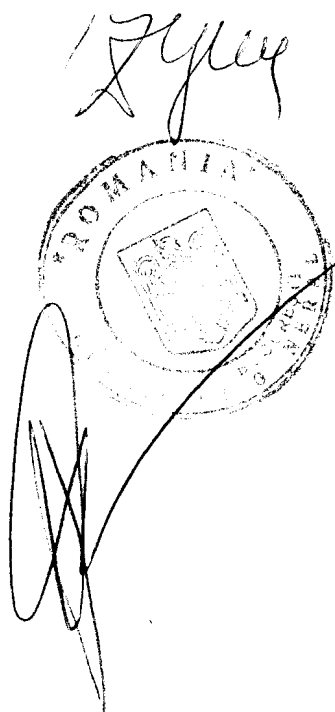
Informații privind Originea și Destinația

- **Este FOARTE IMPORTANT să se înregistreze informații cât mai clare și precise privind originea (locul de pornire) și destinația (locul de oprire) pentru fiecare deplasare.**

De obicei, originea primei deplasări efectuată de o persoană este domiciliul acesteia.

Pentru toate celelalte deplasări efectuate pe parcursul perioadei analizate, originea ar trebui să fie aceeași cu destinația deplasării precedente. **Intervievatorul trebuie să-l întrebe pe cel interviuat despre adresa exactă a locului și o va scrie în spațiul special prevăzut.**

Dacă nu este posibil să se obțină o adresă precisă, atunci va trebui determinată mai întâi o zonă mai largă (de exemplu, cartierul Nord). Apoi, va trebui identificată o zonă mai precisă din acea arie (de exemplu, Piața Nord). La final trebuie obținute detalii precise privind punctele de plecare și de destinație ale deplasării (de exemplu, Poșta). Astfel, în căsuța cu originea se va înscrie „Poșta, Piața Nord, cartier Nord”.



Oamenii pot descrie originea și destinația deplasărilor în moduri diferite:

- *Reper sau nume de clădire.* În exemplul de mai sus s-a precizat reperul sau numele clădirii. Alte exemple ar putea fi hoteluri, clădiri de birouri, biserici, palate, școli, gări, aeroporturi etc.
- *Cea mai apropiată intersecție sau sens giratoriu (Piață).* Anumiți respondenți pot face referire la originea sau destinația deplasării prin raportare la cea mai apropiată intersecție sau sens giratoriu – de ex., Piața Romană sau Piața Universității.
- *Numele străzii.* Cele mai multe persoane nu utilizează numele străzilor ca sistem de referință decât dacă reprezintă o stradă importantă. Dacă se precizează numele unei străzi importante fără a da numărul, întrebați despre cea mai apropiată importantă intersecție sau jonctiune de strada.

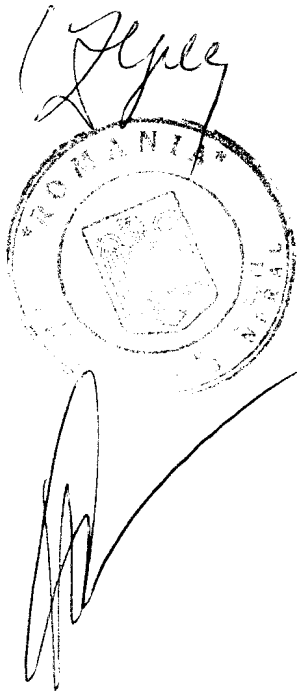
Trebuie subliniat faptul că numerele și codurile poștale **NU SUNT ACCEPTABILE**, deoarece acestea nu au legătură cu sistemul de localizare a originilor și destinațiilor.

O deplasare este definită ca o călătorie într-un singur sens între două locuri, pentru un anumit scop. **Eventualele opriri pe traseu (de ex. pentru a cumpăra țigări sau pentru a face plinul) vor trebui ignorate, dacă scopul principal al deplasării rămâne același.** De exemplu, o persoană care pleacă la serviciu dimineața și la întoarcere vizitează un prieten, efectuează trei deplasări: una de acasă la serviciu, alta de la serviciu în scop social / recreațional, alta de la scopul social / recreațional către acasă. În cazul unei deplasări în circuit, fără o destinație anume, cum ar fi, de ex., o lecție de conducere auto sau o plimbare, punctul cel mai îndepărtat atins va fi marcat ca destinație.

Dacă un conducător auto lasă un pasager pe drum, atunci trebuie făcută distincție între cel care lasă pasagerul în drumul pe care îl efectua pentru sine, și cel care conduce pasagerul la o anumită destinație, făcând un ocol. Dacă pasagerul este lăsat pe rută, scopul deplasării conducătorului auto nu se modifică. Totuși, dacă el face un ocol important, atunci scopul devine conducerea pasagerului la destinație / ridicarea unui pasager de la o destinație. După ce pasagerul a părăsit autovehiculul, atunci conducătorul autovehiculului efectuează o altă deplasare, din acel punct către propria destinație.

Călătoriile cu autovehiculul, efectuate în timpul serviciului, de către persoanele ale căror servicii implică acest lucru, NU trebuie înregistrate. Dacă aceste persoane conduc de acasă până la serviciu un autovehicul care aparține serviciului, (de ex. de acasă până la primul punct de incarcare sau vizita) atunci această deplasare trebuie înregistrată ca o deplasare de acasă până la „în interes de serviciu”. Celelalte deplasări nu trebuie înregistrate, până la ultima (de ex. ultima descarcare/livrare către „acasă”). Asemenea călătorii pot fi efectuate de distribuitori/comiși voiajori sau șoferii microbuzelor, taxiurilor etc. Deplasările efectuate în timpul serviciului de persoane angajate ca șoferi de către o gospodărie nu trebuie înregistrate. Totuși, dacă șoferul este component al gospodăriei sau familiei respective, atunci acele deplasări efectuate pentru scopuri personale trebuie înregistrate.

Este foarte important ca Intervievatorii să își dea seama de deplasările „illogice” sau fără motive întemeiate. Un răspuns comun al intervievaților este să considere drumul de „ducere” și de „întoarcere” al călătoriei lor ca pe o singură deplasare. Aceasta poate conduce la răspunsuri de tipul „de acasă până acasă”. De fapt, aceste călătorii implică două deplasări separate: de „acasă” la o anumită destinație (de ex., la un magazin), apoi de la acel magazin, înapoi „acasă”. În mod



similar, o deplasare „de la serviciu la serviciu” poate, de fapt, să reprezinte o deplasare de la locul normal de munca către un alt loc care are legătura cu serviciul – caz în care scopul se notează „în interes de serviciu”.

Notă: Codificarea „Originii” și „Destinației” trebuie efectuată în conformitate cu sistemul de zonificare. Prin urmare, codurile se vor înregistra pe baza **Listei străzilor**, furnizată în ordine alfabetică, care indică numărul specific al zonei pentru fiecare stradă.

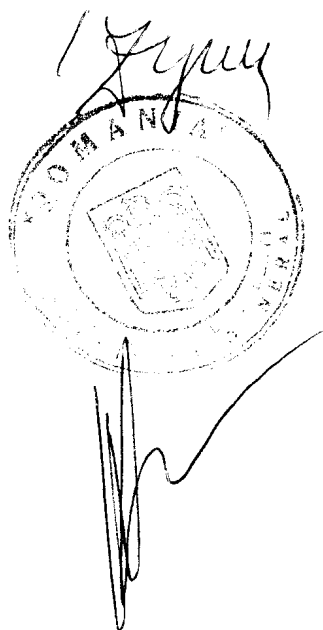
„Scopul deplasării” descrie motivul pentru care a fost efectuată călătoria. Tabelul 6 prezintă și explică răspunsurile posibile.

Rubrica „mod” descrie mijloacele de transport utilizate de călător pentru a efectua deplasarea. Tabelul 7 prezintă și explică răspunsurile posibile.

Scopul deplasării

Tabelul 6. Scopul deplasării – Răspunsuri admisibile

Cod și răspunsuri admisibile	Definiție
0. Necunoscut	Fără răspuns sau scop necunoscut
1. Către / de acasă	Toate deplasările efectuate din și în direcția domiciliului, de oriunde. „Acasă” este termenul utilizat pentru locul de odihnă pe timp de noapte.
2. Către / de la Casa de vacanță	O casă de vacanță reprezintă o amplasare în care o persoană beneficiază de toate facilitățile pentru a rămâne peste noapte și se deplasează acolo numai în scop recreativ.
3. Către / de la Serviciu	Locația serviciului la care lucrează persoana în mod uzual. Dacă cel interviuat răspunde „la serviciu”, vor trebui puse întrebări adiționale: „Reprezintă adresa uzuală a serviciului dvs.?” , deoarece persoana ar putea călători către alta destinație, ca parte a serviciului. În acest caz, scopul deplasării va fi marcat „în interes de serviciu”. De remarcat că dacă persoana interviuată nu are un loc stabil al serviciului (de ex. acesta se schimbă frecvent), atunci răspunsul recomandat este „Serviciu”.
4. În interes de serviciu	Toate deplasările efectuate de o persoană la și de la un punct în afara locului la care se află adresa unde își desfășoară serviciul (activitatea) în mod uzual, însă în legătură cu probleme de serviciu.
5. Educație	Toate deplasările efectuate de o persoană în scopul de a primi educație, incluzând școlile, liceele, și orele la seral. Un profesor care se deplasează și revine de la școală va fi marcat la scop ca „serviciu”.
6. Cumpărături	Toate deplasările efectuate de o persoană pentru a-și procura bunuri de folosință proprie de la magazine și spații comerciale, benzinării, farmacii etc.
7. În interes Personal	Toate vizitele efectuate de o persoană în beneficiul propriu, la o bancă, la doctor, la un atelier în scopul de a efectua reparații etc., dar fără scopul de a cumpăra ceva, în mod contrar procurării de articole care se încadrează la categoria „cumpărături”, de ex. deplasările



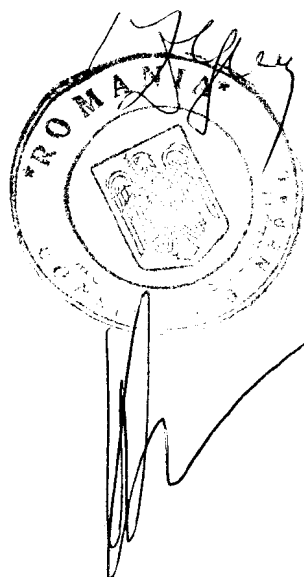
Cod și răspunsuri admisibile	Definiție
	la farmacie se notează „cumpărături”, deoarece are loc procurarea de bunuri materiale).
8. Vizită la Prieteni / Rude	Toate deplasările efectuate cu scopul de a vizita prieteni sau rude (cei care nu locuiesc împreună cu persoana în cauză).
9. Recreere	Toate deplasările efectuate de persoană în scopuri de plăcere și distracție, cum ar fi către/de la centre sportive, restaurante, cinematografe etc.
10. Deplasări pentru ducerea/aducerea copiilor la/de la școală	Toate deplasările efectuate de o persoană în scopul de a duce/aduce copiii în/din locurile unde desfășoară activități educaționale.
11. Altele	Dacă niciuna din situațiile de mai sus nu este adecvată.

Notă: Trebuie făcută distincție clară între scopul călătoriei „La / de la serviciu” și „In interes de serviciu”.

Mod de transport

Tabelul 7. Mod de transport – Definiții și răspunsuri admisibile

Cod și răspuns admisibil	Definiție
0. Necunoscut	Fără răspuns sau necunoscut.
1. Deplasare pe jos	
2. Bicicletă	
3. Motocicletă	
4. Autoturism	Include autoturismele si alte autovehicule mici cu tracțiune integrală (SUV), cu excepția Taxiurilor.
5. Furgoneta/duba	Include toate furgonetele/dubele și autovehiculele „papuc”, cu excepția celor utilizate ca taxiuri.
6. Camionetă	Autovehicule cu două osii destinate transportului de bunuri. Include, de asemenea, autovehicule de marfă, ușoare, destinate transportului de pasageri (muncitori etc.).
7. Taxi	Toate taxiurile care afișează această inscripție, sau cuvântul „TAXI” lateral. Aceste taxiuri pot fi comandate telefonic sau pot fi oprite/ocupate pe stradă.
8. Maxi-Taxi	Toate micobuzele operate privat, care au rute și stații prestabilite si care pot fi oprite pe stradă pentru imbarcare si pot lăsa pasageri la punctul cerut, dar numai de-a lungul rutei prestabilite.
9. Autobuz	Toate autobuzele pentru care se plătește bilet, pentru servicii urbane sau interurbane.
10. Autobuz de serviciu (pe baza de contract)	Toate autobuzele care nu sunt destinate călătoriei publice contra unei taxe, incluzand autobuzele sau micobuzele inchiriate de firme pentru proprii angajati, autobuzele școală, autobuze sau micobuze private.
11. Troleibuz	Toate troleibuzele pentru care se plătește bilet.
12. Tramvai	
13. Metrou	
14. Tren	
15. Alte categorii	Dacă nici una din categoriile de mai sus nu descrie adecvat modul de transport.



Pentru fiecare „Mod de transport” utilizat pentru deplasare între o Origine și o Destinație trebuie completată și durata călătoriei, exprimată în minute, în coloana din dreapta, marcată „Timp”.

„Modul de transport” va trebui să menționeze, de asemenea, deplasările efectuate pe jos de la / către punctul de începere / sfârșit al unei deplasări și către / de la / între diferitele moduri de transport. **Întrebarea privind ora sosirii la destinație trebuie pusă clar (punctul 25) și NU CALCULATĂ ca sumă a duratelor intermediare de deplasare cu diferitele mijloace de transport. Durata între plecare și sosire va cuprinde și timpii de așteptare și transbordare pe lângă timpul efectiv de deplasare cu diferite mijloace de transport.**

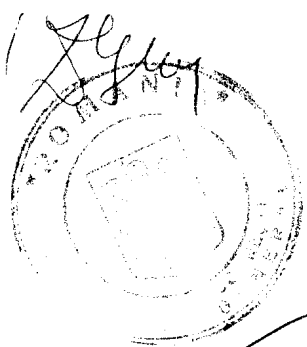
12/11/2011



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Anexa D Formulare pentru numărările
manuale clasificate din trafic



A handwritten signature, possibly "M. D.", written in black ink.

A small handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.



BORDEROU POST RECENSAMANT

DATA.....

LOCATIE

NR. LOCATIE.....SENS.....

SCHIMBUL SEF POST.....

COD RECENZOR	RECENZOR (nume, prenume)	BANDA (unde este cazul)	NR. FILE TRANSPORT PUBLIC DE CALATORI	NR. FILE TRANSPORT PRIVAT	NR. TOTAL VEHICULE
TOTAL SCHIMBUL					



Cal

Anexa E Formularul pentru sondajul prin
interviu la marginea drumului



6

Anexa F Date privind transportul public in trei
orase



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

AUTOBUZ
Anul: 2006

	RATB	TURSIB	RATP	medie	standard
Capital rulant					
Număr de vehicule	1.370	86	193		
Din care ecologice (min. Euro III)	402	0	115		
Kilometri vehicule	59.540.000	3.661.000	7.775.322		
Ore vehicule	4.100.000	228.810	480.915		
Vehicule maxim disponibile la vârf	0,672	0,767	0,870	0,770	0,880
Kilometri per vehicul disponibil	43.460	42.570	40.287	42.105	60.000
Ore per vehicul disponibil	2.993	2.661	2.492	2.715	3.500
Viteza medie (km per oră)	14,52	16,00	16,17	15,56	17,00
Vechimea medie a vehiculelor (ani)	8,0	8,1	11,4		
Furnizarea și cererea de transport					
Locuri per vehicul	90,0	94,6	96,0	93,5	68,0
Locuri în picioare per m²	6,5	3,0	8,0	5,8	4,5
Număr de kilometri pe scaun (x 1.000)	5.307.000	346.382	746.431		
Număr de pasageri (x 1.000)	401.000	16.866	38.253		
Număr de pasageri.km (x 1.000)	2.109.260	63.284	191.265		
Utilizare locuri (pasageri.km/ loc.km)	39,74%	18,27%	25,62%		
personal					
Șoferi	2.691	117	292		
Mecanici	287	34	120		
Spălători de mașini		8	15		
conducători, controlori de bilete		8	50		
Personal indirect departament trafic	145	8,5	61		
Personal indirect departament tehnic	102	2	28		
Alt personal indirect	613	116	158		
>>>>> total personal	3.838	293,5	724		
Infrastructură					
Lungime totală a benzii (km's)	1.368	65	180		
Lungime totală a benzii libere (km's)	4,9	0,0	0,0		
Lungime totală a liniilor (km's)	2.960	137,5	377,3		
Cifre financiare					
Venituri pasageri transport public	72.970.077	6.383.924	24.141.673		
Subvenții de la autorități	150.750.000	2.218.248	0		
Venituri din alt transport	20.674.197	976.208	4.166.300		
Venituri din alte activități	30.002.437	969.535	8.606.058		
>>>>> total venituri	274.396.711	10.547.915	36.914.031		
Venituri pasageri per pasageri.km.	0,035	0,101	0,126		
Subvenții în % din veniturile totale	54,94%	21,03%	0,00%		
>>>>> total costuri	293.107.378	10.972.893	33.005.633	0	0
>>>>> total venituri -/- costuri	- 18.710.667	- 424.978	3.908.498	0	0
>>>>> Grad acoperire cost	93,6%	96,1%	111,8%		
Venituri pasageri per vehicul km.	1,23	1,74	3,10	2,02	
Total costuri per vehicul km.	4,92	3,00	4,24	4,06	




TROLEIBUZ			Anul: 2006		
	RATB	TURSIB	RATP	Medie	standard
Capital rulant					
Număr de vehicule disponibile	275	35	25		
Kilometri vehicule	12.200.000	735.054	430.788		
Ore vehicule	1.100.000	49.231	41.147		
Vehicule maxim disponibile la vârf	0,847	0,314	0,680	0,614	0,850
Kilometri per vehicul disponibil	44.364	21.002	17.232	27.532	52.500
Ore per vehicul disponibil	4.000	1.407	1.646	2.351	3.500
Viteza medie (km per oră)	11,09	14,93	10,47	12	15,00
Vechimea medie a vehiculelor (ani)	8,0	38,0	26,9	24,3	15,0
Furnizarea și cererea de transport					
Locuri per vehicul	96	91	133	107	68
Locuri în picioare per m ²	6,5	3,0	7,8	5,8	4,5
Număr de locuri km (x 1.000)	1.171.000	66.967	57.295		
Număr de pasageri (x 1.000)	86.000	7.532	6.881		
Număr de pasageri.km (x 1.000)	405.920	18.828	34.405		
Utilizare locuri (pasageri km/ loc km)	34,66%	28,12%	60,05%		
Personal					
Șoferi	633	32	25		
Mecanici	219	60	24		
Spălători de mașini		1,5	1		
Conducători și controlori bilete		1,5	4		
Personal indirect departament trafic	2	2	5		
Personal indirect departament tehnic	2	2,8	2		
Alt personal indirect	7	35	12		
>>>>> Total personal	863	134,8	73		
Infrastructură					
Lungime totală a benzii (km)	144	28,5	10,6		
Lungime totală a benzii libere (km)	5,2	0,0	0,0		
Lungime totală a liniilor (km)	304	71	19,9		



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

TRAMVAI					
Anul: 2006					
	RATB	TURSIB	RATP	medie	standard
Capital rulant					
Număr de vehicule disponibile	514	3	35		
Kilometri vehicule	23.410.000	74.106	1.123.046		
Ore vehicule	1.600.000	3.082	109.493		
Vehicule maxim disponibile la vârf	0,739	0,333	0,657	0,577	0,800
Kilometri per vehicule disponibile	45.545	24.702	32.087	34.111	45.000
Ore per vehicule disponibile	3.113	1.027	3.128	2.423	3.300
Viteza medie (km per oră)	14,63	24,04	10,26	16,31	13,60
Vechimea medie a vehiculelor (ani)	18,00	55,00	24,70	32,57	15,00
Furnizare și cerere de transport					
Locuri per vehicul	215	100	182	166	150
Locuri în picioare per m²	6,5	3,0	8,0	5,8	4,5
Număr de kilometri pe scaun (x 1.000)	5.045.000	7.409	204.394		
Număr de pasageri (x 1.000)	387.000	326	13.179		
Număr de pasageri pe kilometru (x 1.000)	2.132.370	2.900	65.895		
Utilizarea locurilor (pasageri.km/ loc km)	42,27%	39,14%	32,24%		
Personal					
Șoferi	952	2	63		
Mecanici	668	2	144		
Spălători de mașini		0,5	4		
Conductori și controlori bilete		0,5	13		
Personal indirect departament trafic	6	0,5	17		
Personal indirect departament tehnic	6	0,2	8		
Alt personal indirect	20	8	43		
>>>>> Total personal	1.652	13,7	292		
Infrastructură					
Lungime totală bandă (km's)	143	11	10		
Lungime totală bandă liberă (km's)	33,4	9,0	2,0		
Lungime totală linii (km's)	486	22	23,8		
Km vehicul per km lungime bandă	163.706	6.737	112.305	75.532	120.000
Km vehicul per km lungime linii	48.169	3.368	47.187		
Cifre financiare					
Venituri pasageri transport public	68.717.952	140.306	7.932.264		
Subvenții de la autorități	150.750.000	0	0		
Venituri din alt transport	19.860.580	0	0		
Venituri din alte activități	30.002.437	8.764	1.064.873		
>>>>> total venituri	269.330.969	149.070	8.997.137		
Venituri pasageri per pasageri.km.	0,032	0,048	0,120		
Subvenții în % din veniturile totale	55,97%	0,00%	0,00%		
>>>>> total costuri	229.809.215	122.875	12.176.782	0	0
>>>>> total venituri -/- costuri	39.521.754	26.195	-3.179.645	0	0
>>>>> Grad acoperire cost	117,2%	121,3%	73,9%		
Venituri pasageri per vehicul km.	2,94	1,89	7,06	3,96	
Costuri totale per vehicul km.	9,82	1,66	10,84	7,44	

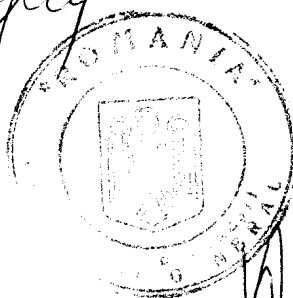
12/11/06

ROMANIA

12/11/06

Anexa G Proiectele de dezvoltare incluse in Master Plan

1. Zgry



[Handwritten signature]

[Small handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre Nicolae Grigorescu și Splai Dudescu 2 x 10,5 m cale transport + 11m zonă verde centrală +2 x 5 m trotuare+1x1,5 zonă verde între zonele de transport și trotuare Pod peste râul Dâmbovița, cu o lungime totală de 312 m (inclusiv rampe de acces)	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 54,442,643 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție: 25,238,349 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Pentru dezvoltarea rețelei de șosele trebuie construit un nou inel central pentru a conecta fluxul de trafic de la bulevardul Nicolae Grigorescu cu strada Vitan Barzesti și strada Luică.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul începe la finalizarea viitoarei legături dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și șoseaua Olteniței. Poate fi utilizat ca drum alternativ autostrada A2. Secțiunea transversală este similară cu alt proiect: "legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și șoseaua Olteniței". Împreună cu "Legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și șoseaua Olteniței" și "Legătura dintre Splai Dudescu-autostrada A2" acest proiect conectează axa est-vest cu axa nord-sud. Ambele proiecte oferă o alternativă pentru zona centrală congestionată.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

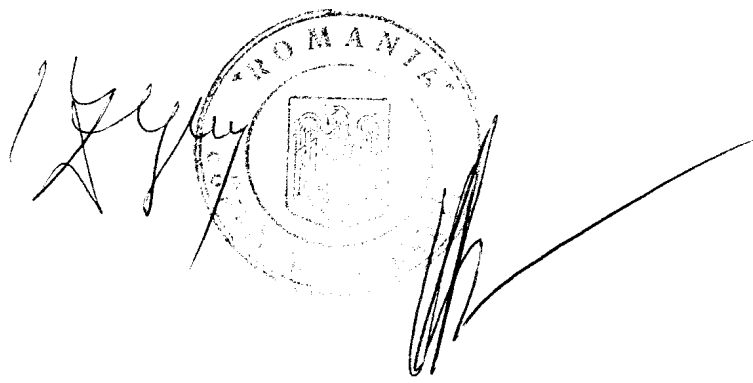
Zygy



[Signature]

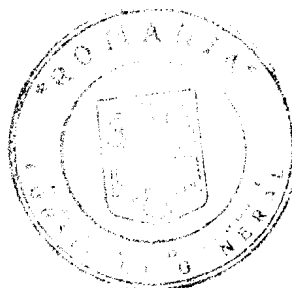
[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea străzii Traian Secțiunea I: Bulevardul Uniri – Strada Calea Călărașilor 2 x 7 m spațiu transport + zonă verde centrală + 2 x 3m trotuare Secțiunea II: Strada Calea Călărașilor – Foisorul de Foc 2 x 7 spațiu de transport + 2 linii de tramvai + 2 x 3m trotuare Secțiunea III: Strada Calea Călărașilor – strada Călușei 2 x 7 m spațiu de transport + 2 linii de tramvai + 2 x 3m trotuare	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 160 863 969 Euro (inclusiv achiziționarea de teren) (se va continua de către NEA) Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Proiectul este în conformitate cu Planul Urbanistic Zonal (PUZ) pentru zona centrală.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Secțiunea transversală este similară cu strada Nerva Traian. Împreună cu lărgirea Nerva Traian acest proiect conectează axa nord-sud cu axa est-vest. Ambele proiecte oferă o alternativă pentru zona centrală congestionată.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 20 456 mp și va afecta 100 de proprietăți. joncțiunile cu străzile laterale, refugii și stații de transport public vor fi amendate. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	41 de case considerate monumente istorice vor fi afectate. Proiectul este situat în zona cu case vechi, unele dintre ele necesitând recondiționare.
	Acoperire geografică	
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre bulevardul Splai Dudescu și șoseaua Olteniței 2 x 10.50m spațiu transport + 11 m zonă verde centrală + 2 x 6.5m trotuare Lungime : 1685 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 71 099 415 Euro (inclusiv achiziționarea de teren) Economic: To be introduced by NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Pentru dezvoltarea rețelei de șosele trebuie construit un inel median cu scopul de a conecta fluxul de trafic de la bulevardul Nicolae Grigorescu cu strada Vitan Barzesti și cu strada Luică.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul începe la finalizarea viitoarei legături dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și bulevardul Splai Dudescu. Secțiunea transversală este similară cu alt proiect: "legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și bulevardul Splai Dudescu". Împreună cu "Legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și bulevardul Splai Dudescu" acest proiect conectează axa est-vest cu axa nord-sud. Ambele proiecte oferă o alternativă pentru zona centrală congestionată.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 61200 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

[Signature]



[Signature]

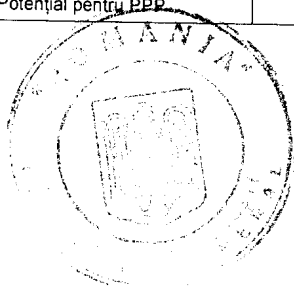
[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea șoselei Nordului și străzii Elena Văcărescu cu pasaje pentru tramvai 2 x 14 m spațiu transport + 2 x 1.3 m trotuare Lungime: 2080 m, din care 530m trecere (inclusiv rampe de acces), 250 m pe strada Elena Văcărescu și 1300 m pe șoseaua Nordului	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor - 17 775 475 Euro (inclusiv achiziționarea de teren) - Lucrări de construcție: 16 192 794 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Proiectul este în conformitate cu planul urbanistic zonal (PUZ) care menționează necesitatea modernizării șoselei Nordului și străzii Elena Văcărescu.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Îmbunătățirea străzilor și construirea de treceri va colecta traficul de la bulevardul Aviatorilor și va asigura un acces mai rapid la rețeaua centrală de străzi.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 1000 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	41 de case considerate monumente istorice vor fi afectate. Proiectul este situat în zona cu case vechi, unele dintre ele necesitând recondiționare.
	Acoperire geografică	
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe	
	Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea Căii Griviței, între Piața Chibrit și șoseaua Chitila la intersecția cu bulevardul Bucureștii Noi, inclusiv lărgirea podului de cale ferată București-Constanța Pasaj subteran între Calea Griviței și șoseaua Chitila 2 x 7 m spațiu transport + 2 x 0.6m trotuare, lungime totală 432.2 m (inclusiv rampe; înălțime de 4 m) Pasaj subteran între șoseaua Chitilei și Calea Griviței 1 x 4 m spațiu transport + 2 x 0.6m trotuare, lungime totală 253.9 m (inclusiv rampe; înălțime de 4 m) Construirea de drumuri de tranzit între viitoarea autostradă și bulevardul București Noi 1 x 7 m spațiu de transport + 1 x 1.5m la 6 m trotuare, lungime totală de 205 m - Construirea de drumuri de tranzit între viitoarea autostradă și bulevardul București Noi 1 x 7 m spațiu transport + 1 x 1.5m trotuare, lungime totală de 241 m -Reabilitarea zonei verzi: 260 m2	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: - 35 045 183 Euro (inclusiv achiziționarea de teren și TVA) - achiziționarea de teren 3 843 700 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Proiectul este în conformitate cu planul urbanistic zonal (PUZ) pentru zonele laterale. Traficul dintre cele două bulevarde aglomerate Ion Mihalache și Calea Griviței fuzionează pe actualul pod Constanța. Capacitatea de trafic la podul Constanța este depășită.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul rezolvă congestionarea la intersecția București Noi cu șoseaua Chitila Capacitate de trafic ameliorată pe Calea Griviței, podul Constanța și piața Chibrit. Proiecte corelate cu extindere metrou – Linia 4- Secțiunea 2.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 3534 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Proiectul este în conformitate cu planul urbanistic zonal (PUZ) pentru zonele laterale. Traficul dintre cele două bulevarde aglomerate Ion Mihalache și Calea Griviței fuzionează pe actualul pod Constanța. Capacitatea de trafic la podul Constanța este depășită.
	Impacturi sociale	Proiectul rezolvă congestionarea la intersecția București Noi cu șoseaua Chitila Capacitate de trafic ameliorată pe Calea Griviței, podul Constanța și piața Chibrit. Proiecte corelate cu extindere metrou – Linia 4- Secțiunea 2.
	Acoperire geografică	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 3534 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Finalizarea autorității
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Studiu de fezabilitate

[Signature]



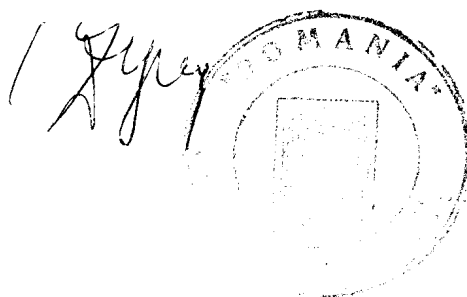
[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura cu bulevardul Timișoara secțiunea 1 – km 0+000 – km 1+318 2 x 3.5 m spațiu transport + 2 x linii tramvai + 2 x 1.5 m trotuare; din 2015 va fi lărgit cu două benzi secțiunea 2 – km 1+318 – km 1+705 4 x 3.5m + 2 x 1.5 m trotuare; două noi benzi vor fi adăugate la structura existentă secțiunea 3 – km 1+705 – km 1+835 4 x 3.5m + 2 x 1.5 m trotuare; două noi benzi vor fi adăugate la structura existentă Pasaj pentru conexiune cu traversare București: 4 x 3.5m + 2 x 1.5 m trotuare; lungime totală 984 m (inclusiv rampe)	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 40 004 050 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție 19 667 218 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Principalele obiective ale municipalității București sunt dezvoltarea rețelilor de străzi și scăderea congestiei. Una din principalele intrări în București este bulevardul Iuliu Maniu unde capacitatea de trafic este depășită. Conexiunea dintre București și bulevardul Timișoara va prelua o parte din traficul de pe autostrada București - Pitești.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectele sunt corelate cu lărgirea a patru benzi ale pasajului București și extinderea viitoare a bulevardului Timișoara cu autostrada București-Pitești. În conformitate cu planurile de urbanism, o altă legătură a bulevardului Timișoara cu bulevardul Ghencea va fi efectuată.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 5873,1 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este situat în zona de vest a orașului București, în sectorul 6. Acoperirea geografică include: - Intersecția bulevardului Timișoara cu Valea Cascadelor până la CET Vest - Limita de sud a stației de tren Ciorogarla - Pasaj București la km 54+500
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea legăturii cu strada Biharia între bulevardul Aerogării și șoseaua Nisipoasa secțiunea 1 – km 0+000 – km 0+120 2 x 3 m spațiu transport + 2 x 1.0 m trotuare; secțiunea 2 – km 0+120 – km 0+730 2 x 3 m spații transport + 2 x 1.0 m trotuare	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: - 1 286 401 Euro (inclusiv achiziționarea de teren și TVA) - achiziționarea de teren 354 025 Euro (va fi continuat de către NEA) Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Proiectul este în conformitate cu planul urbanistic zonal (PUZ) pentru zona de nord a Bucureștiului. Calitatea existentă a pavajului scade viteza de trafic și reduce capacitatea.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul soluționează congestionarea din zona de nord a orașului și ajută traficul local.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Achiziționarea de teren va necesita 850 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor. (va fi continuat de către Delia)
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	7 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de nord a Bucureștiului, în sectorul 1 și deservește traficul local. Acoperirea geografică include: Strada Biharia, între bulevardul Aerogării și șoseaua Nisipoasa
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



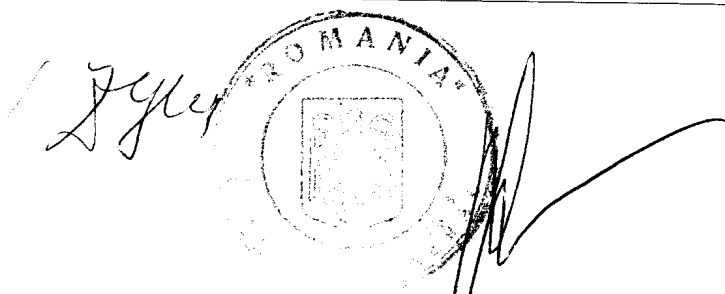
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre strada 1 mai – fosta stradă Compozitorilor secțiunea 1 – km 0+000 – km 0+460 4 x 3.5 m spațiu transport + 1 x 1.0 m zonă verde + 2 x 1.5 m + 2x 4 m trotuare; secțiunea 2 – km 0+460 – km 0+842 2 x 3.5m + 2 x (0.7 - 1.5 m) trotuare	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 3 347 053 Euro (inclusiv achiziționarea de teren și TVA) (va fi continuat de către NEA) Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Principalele obiective ale municipalității București sunt dezvoltarea rețelei de străzi și scăderea congestiei. Pentru a crea noi alternative către centrul orașului este propusă o extensie a străzii 1 mai. Proiectul va face legătura dintre Drumul Taberei și centrul orașului.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Achiziționarea de teren va necesita 1678 mp. Ameliorarea calității aerului, datorită ameliorării fluxului de trafic, acoperire cu beton a carosabilului și scăderea manevrelor care implică un consum considerabil de combustibil Reducerea zgomotului și vibrațiilor cauzate de trafic (care vor fi sub nivelul prezent) Reducerea poluării solului, datorită postamentului de beton al clădirilor și dispozitivelor de colectare a apelor reziduale Crearea unei zone verzi corect întreținute Ameliorarea peisajului în termenii unei mai bune valorificări a terenurilor neutilizate în prezent Va crește siguranța traficului și a pietonilor
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	18 luni – perioada de construcție
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este situat în zona de est a Bucureștiului, în sectorul 6. Acoperirea geografică include: - strada 1 Mai începând de la Aleea Haiducului - limita cimitirului Ghencea - începutul străzii Marinescu
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea intersecției dintre șoseaua Pantelimon și strada Chișinău și pasaj subteran Pasaj subteran: 2 x 7 m spațiu transport + 2 x 0.5 m trotuare Lungime : 384 m, din care 84m pasaj exterior 264 m (132m +132m) rampe de acces Noi spații verzi: 4700 sqm.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor - 22 316 314 Euro (inclusiv TVA) - Lucrări de construcție: 19 021 379 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Autostrada București-Brașov va intra în orașul Petricani. Pentru a oferi o soluție vehiculelor de a evita cetrul congestionat au fost dezvoltate noi rute alternative. Acest proiect este parte a rutei alternative Petricani - Dna. Ghica-șoseaua Colentina – legătura dintre Colentina și piața Delfinului- bulevardul Chisinau și șoseaua Pantelimon.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Modernizarea intersecției și construirea pasajului subteran vor colecta traficul de pe viitoarea autostradă București-Brașov și va asigura un acces mai rapid la zona Balta Albă. Traficul principal de pe autostradă va evita zona centrală deja congestionată.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Nu este necesară achiziționarea de terenuri. Ameliorarea calității aerului, datorită ameliorării fluxului de trafic , acoperire cu beton a carosabilului și scăderea manevrelor care implică un consum considerabil de combustibil Reducerea zgomotului și vibrațiilor cauzate de trafic (care vor fi sub nivelul prezent) Reducerea poluării solului, datorită postamentului de4 beton al clădirilor și dispozitivelor de colectare a apelor reziduale Crearea unei zone verzi corect întreținute Ameliorarea peisajului în termenii unei mai bune valorificări a terenurilor neutilizate în prezent Va crește siguranța traficului și a pietonilor
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	12 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este localizat în zona de este a Bucureștiului, în sectorul 2. Acoperirea geografică include: - piața comercială Delfinul; - bulevardul Chișinău; - șoseaua Pantelimon.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	





DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Modernizarea și lărgirea bulevardului Expoziției 4 x 3.50 m spațiu transport+ parcare laterală stânga de 2.5 m și parcare laterală dreapta de 5m , lungime totală 1200m + 2 linii de tramvai în zona centrală+ zone verzi laterale	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 49 958 450 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcții: 19 778 653 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Proiectul este în conformitate cu planul urbanistic zonal (PUZ) care precizează că bulevardul Expoziției trebuie să se modernizeze de la stradă de clasa 2 la stradă de clasa 1. De asemenea, modernizarea liniei de tramvai numărul 42 va îmbunătăți transportul public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 7260 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor. Creșterea vitezei medii de trafic va aduce utilizatorilor economisire de costuri operaționale și timp.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	12 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este localizat în zona de nord a Bucureștiului, în sectorul Acoperirea geografică include: - bulevardul Expoziției, de la intersecția cu Av. Popisteanu și intersecția cu bulevardul Mărășești
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

Signature

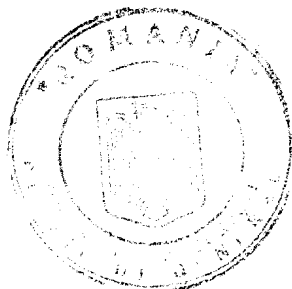


Signature

Signature

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Reabilitarea carosabilului și liniei de tramvai pe bulevardul Liviu Rebreanu secțiunea 1 : de la intersecția Camil Ressu/Liviu Rebreanu până la intersecția Cozia/ Liviu Rebreanu 2x 7.0 m spațiu transport+ 2 linii de tramvai în zona centrală+ 2x 5.0 m trotuare secțiunea 2: de la intersecția Cozia/ Liviu Rebreanu până la bulevardul 1 Decembrie / Liviu Rebreanu 2x 3.0m spațiu transport+ 2 linii de tramvai în zona centrală+ 2x 1.5 m trotuare Lungime totală 2780 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 36 484 251 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție: 24 671 780 Euro Economic: va fi introdus de către NEA	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Nu este necesară achiziționarea de terenuri. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este localizat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 3. Acoperirea geografică include: - Bulevardul Liviu Rebreanu de la intersecția cu Camil Ressu și intersecția cu bulevardul 1 Decembrie
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

[Signature]

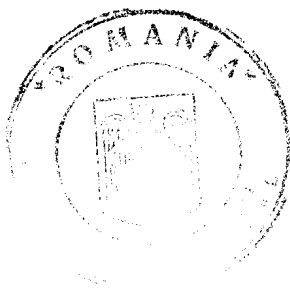


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Pasaj peste bulevardul Doamna Ghica 8x 3.5 m spațiu transport +2 x 2.50 – 8.00m trotuare Tramvaiul trece prin intersecție cu înclinație Lungimea totală 670 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 23 945 300 Euro (inclusiv TVA) Economic: IRR = 27.6%, NPV= 102 071 100 Euro Raport cost/beneficii= 14.7	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	P5roiectul este amplasat la intersecția dintre două căi principale de trafic: - Traficul către și de la Drumul Național 2 - Traficul de la viitoarea autostradă București-Brașov Valorile așteptate de trafic arată un grad înalt de saturare și viitoare blocaje dacă nu este construit pasajul.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Acest proiect este parte a rutei alternative Petricani - Dna. Ghica- șoseaua Colentina – legătura dintre Colentina și piața Delfinului- bulevardul Chișinău și șoseaua Pantelimon.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Panoul împotriva zgomotului va fi amplasat pe rampe și pe pasaj luând în calcul viteza vehiculelor, distanța de la pasaj la clădirile laterale, înălțimea și clădirile din împrejurimi. Lucrările vor include îmbunătățirea zonei verzi cu un efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 25 000 mp. Siguranța traficului și pietonilor va crește.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de est a Bucureștiului, în sectorul 2. Acoperirea geografică include: - intersecția dintre șoseaua Colentina și strada Doamna Ghica
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

1. Zgry



[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea șoselei Pipera Pasaj peste șoseaua Pipera Lărgirea la 6 benzi a șoselei Pipera între pasaj și limita administrativă a orașului București Lungimea totală 740 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 35 502 373 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcții: 30 656 650 Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de nord a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - șoseaua Pipera, între intersecția cu Elena până la limita administrativă a orașului București (trecerea de cale ferată)
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura Buzesti -Berzei - Secțiunea 1: km 0+000 (Piața Victoriei) – km 1+380 (Știrbei Voda): 4x 3.0m +2x 2.75m spațiu transport + 6.5m linii tramvai+ 2 x 2 m zonă verde+ 2x 3.0 m trotuare - Secțiunea 2: km 1+380 (Știrbei Voda) – km 1+460: 3x 3.0m +2x 2.75m spațiu transport + 6.5m linii tramvai+ 2 x (1.0-2.0) m zonă verde+ 2x 3.0 m trotuare - Secțiunea 3: km 1+460 (Știrbei Voda) – km 1+765: 3x 3.0m +2x 2.75m spațiu transport + 3.5m linii tramvai+ 2 x (1.0-2.0) m zonă verde+ 2x 3.0 m trotuare Lungimea totală 765 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 51995766 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcții: 39893461 Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Principalele obiective ale municipalității București sunt lărgirea rețelei de străzi și scăderea congestiei. Conform planului zonal de urbanism (PUZ) o nouă rută alternativă pentru axa nord-sud trebuie creată pentru a crește capacitatea de trafic și transport public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este primul stadiu al noii rute Buzesti – Berzei- V. Parvan – Hasdeu. Proiectul va implica lărgirea carosabilului existent și este corelat cu alte proiecte din zonă, cum ar fi lărgirea bulevardului Garii de Nord cu Buzesti.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 43 347 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor. Durata călătoriilor va scădea.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - De la piața Victoriei și strada Polizu - De la strada Polizu la Mircea Vulcanescu, - De la Știrbei Vodă la Calea Plevnei
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

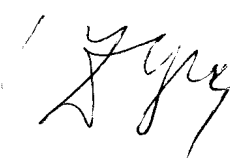
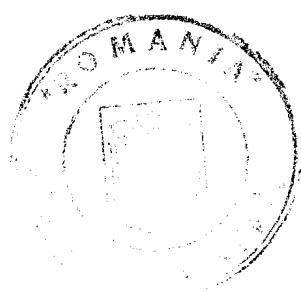
[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura bulevardul Gării de Nord – strada Buzești - 4x 3.5m +2x 2.75m spațiu transport + 2.00 m zonă verde centrală+ 2 x 2 m zonă verde laterală+ 2x 4.0 m trotuare Lungimea totală: 110 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 6 883 188 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție: 3 405 879 Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Principalele obiective ale municipalității București sunt lărgirea rețelei de străzi și scăderea congestiei. Conform planului zonal de urbanism (PUZ) o nouă rută alternativă pentru axa nord-sud trebuie creată pentru a crește capacitatea de trafic și transport public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este compatibil cu noua rută Buzesti – Berzei- V. Parvan – Hasdeu. Proiectul va implica lărgirea carosabilului existent și este corelat cu alte proiecte din zonă, cum ar fi lărgirea străzilor Buzesti –Berzei.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Ameliorarea scurgerilor de apă. Aceasta va ajuta la protejarea străzilor și proprietăților învecinate. Lucrările cuprind reabilitarea și ameliorarea zonei verzi cu efect pozitiv asupra mediului. Achiziționarea de teren va necesita 43 347 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor. Durata călătoriilor va scădea.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	12 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - de la bulevardul Gării de Nord, până la intersecția Vulcanescu / Buzescu
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	


INFRASTRUCTURA PROIECTULUI		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura cu autostrada București-Brașov - Secțiunea 1: București – trecere existentă București: 2 x 10.5 spațiu transport+2m zonă verde centrală+2 x 1.0m zonă verde laterală+ 2x 2.0 trotuare - Secțiunea 2 : trecere existentă București – viitoare trecere nord București: 2 x 10.5 spațiu transport+1.5 m zonă centrală+ 2x 2.5 trotuare Lungime totală: 1660 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 177 769 476 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție: 143 793 630 Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Municipalitatea București a început un proces de optimizare a rețelei de străzi. Proiectele sunt conform planului general de urbanism (PUG) și planului zonal de urbanism (PUZ). Legătura propusă va oferi o rută alternativă pentru traficul deja congestionat din zona centrală
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul va prelua traficul de pe viitoarea autostradă București-Brașov prin viitorul pasaj Nord-București. Legătura propusă va fi o parte a dezvoltării unei noi străzi incluzând pasajul de la Doamna Ghica și intersecția Pantelimon/Chisinau.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Achiziționarea de teren va necesita 54 900 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor. Durata călătoriilor va scădea.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - de la bulevardul Poligrafiei, până la pasajul existent București și viitoarea autostradă București - Brașov
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

Handwritten signature



Handwritten signature

Handwritten signature

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre bulevardul Brâncoveanu și drumul național nr.5 - secțiunea I : între șoseaua Olteniței și strada Luică , lungime 2,67 km - secțiunea II: km 0+000 – km 4+436 între strada Luică și pasajul București - secțiunea III: km 4+436 – km 5+877 între pasajul București și viitoarea autostradă de sud - secțiunea I: km 4+436 – km 5+877 parte a viitoarei autostrăzi de sud, prin pasajul București + inter-schimb cu pasajul București, cu o lungime totală de 315m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 145.559.865 Euro din care lucrări de construcție 94.850.301 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	În prezent, traficul local și de tranzit spre Giurgiu se efectuează pe șoseaua Giurgiului, dar odată ce traficul se îngreunează, administrarea traficului devine dificilă. De aceea, este propusă o alternativă pentru ieșirea din București, utilizând bulevardul Brâncoveanu.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu "Legătura dintre Splai Dudesu cu șoseaua Olteniței" va oferi o ieșire alternativă din oraș.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Achiziționarea de teren va necesita 347 000 mp. Va crește traficul și siguranța pietonilor.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 4. Acoperirea geografică include: - bulevardul Brâncoveanu, între strada Luică și șoseaua Olteniței - partea de sud a pasajului existent București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

12/11/2013

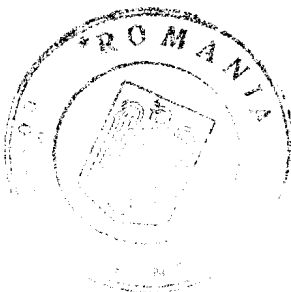


[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura cu prelungirea Ghencea Ghencea - Domnesti - secțiunea I : km 0+000 – km 4+320 2 x10.50 m suprafață transport+10 m zonă verde centrală+2 x3.0 m zonă verde laterală +7.0 m suprafață de transport (pentru traficul local) + 5.0 m trotuare - secțiunea II: pe șoseaua existentă București: 2 x7.0 m suprafață de transport +2 x1.5 m trotuare consolidate	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 113 692 507 Euro din care lucrări de construcție 51 035 503 Euro Economic: IRR = 18.55%, NPV= 112 000 000 Euro Raport cost/beneficii= 2.31	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Prelungirea Ghencea – drumul județean 602 reprezintă legătura dintre autostrada A1 și Drumul Național 6 cu trecerea existentă prin București. Traficul este obstrucționat de intersecțiile înclinate cu calea București generând cozi lungi de vehicule și prelungirea timpului de călătorie.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu lărgirea căii existente București și va asigura o rută alternativă pentru ieșirea din oraș.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în partea de vest a Bucureștiului, în sectorul 5. Acoperirea geografică include: - bulevardul Prelungirea Ghencea - pasajul existent București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

Handwritten signature



Large handwritten signature

Small handwritten mark

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Intersecția Răzoare - pasaj subteran pe sub Vasile Milea și strada Carol Davila 2x7m suprafață transport+ 1.2 zonă centrală+ 2x0.6 m trotuare laterale cu o lungime totală de 1252m - o nouă stradă între Vasile Milea și Drumul Sariei : 2x 7.0m suprafață transport +2x3.5 trotuare; lungime totală 417m - o nouă stradă între Drumul Sariei și strada Progresului : 2x 10.5m suprafață de transport +2x3.5 trotuare; lungime totală 224m - o nouă stradă între strada Progresului și strada Panduri : 2x 7.0 m suprafață de transport +2x3.5 trotuare; lungime totală 156m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 127 004 216 Euro din care lucrări de construcții 71 675 937 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Intersecția Răzoare este una dintre cele mai congestionate intersecții din București. Intersecția este amplasată între inelul interior și axa est - vest, conectând o zonă intens populată (Drumul Taberei) cu centrul orașului. Joncțiune
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Viitorul pasaj Basarab va închide inelul central și va conduce traficul prin bulevardul Geniului. Modernizarea intersecției este necesară pentru a face față fluxului de trafic.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Noi spații verzi : 37900 m2 Siguranța traficului și pietonilor va crește. (va fi continuat de către Delia)
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în partea de vest a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - ieșirea de pe bulevardul Drumul Taberei și bulevardul Timișoarei - șoseaua Panduri - bulevardul Vasile Milea - bulevardul Geniului - strada Bagdasar Dumitru
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

Handwritten signature



Handwritten signature

Small handwritten mark

DESCRIEREA PROIECTULUI		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea străzii Nițu Vasile - între intersecțiile cu bulevardul Obregia și bulevardul Constantin Brancoveanu: 2x 7.0m spațiu de transport +2x2.0m zonă verde laterală+ 2x3.0 trotuare; lungime totală 610m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: - Euro din care lucrări de construcții Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	În prezent, traficul local și de tranzit spre Giurgiu se efectuează pe șoseaua Giurgiului, dar odată ce traficul se îngreunează, administrarea traficului devine dificilă. De aceea, este propusă o alternativă pentru ieșirea din București, utilizând strada Nițu Vasile și bulevardul Brâncoveanu.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu "Legătura dintre bulevardul Brâncoveanu și Drumul Național nr 5, București – Giurgiu". Proiectul va asigura ieșirea traficului spre Giurgiu și va duce la scăderea congestiei pe șoseaua Giurgiului.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Noi spații verzi : 2500 m2 Siguranța traficului și pietonilor va crește.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	12 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este localizat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 4. Acoperirea geografică include: - bulevardul Brancoveanu - bulevardul Obregia - bulevardul Nițu Vasile
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

[Signature]

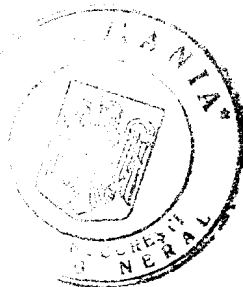


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea bulevardului Brâncoveanu - între intersecțiile cu Nitu Vasile și strada Turnu Magurele: 2x 10.5 m suprafață de transport +2x 1.5m zonă verde laterală+ 2x5.0 trotuare; lungime totală 1243 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: - Euro din care lucrări de construcții Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	În prezent, traficul local și de tranzit spre Giurgiu se efectuează pe șoseaua Giurgiului, dar odată ce traficul se îngreunează, administrarea traficului devine dificilă. De aceea, este propusă o alternativă pentru ieșirea din București, utilizând bulevardul Brâncoveanu.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu "Legătura dintre bulevardul Brâncoveanu și Drumul Național nr 5, București – Giurgiu". Proiectul va asigura ieșirea traficului spre Giurgiu și va duce la scăderea congestiei pe șoseaua Giurgiului.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Noi spații verzi : 2500 m2 Siguranța traficului și pietonilor va crește.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este localizat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 4. Acoperirea geografică include: - bulevardul Brâncoveanu - bulevardul Obregia - bulevardul Nitu Vasile
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

Handwritten signature



Handwritten signature

Handwritten mark

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre Splaiul Independenței-Ciurel –Autostrada A1 București - Pitești. - 2 x 10.5 suprafață transport+2m zonă verde centrală+2 x 1.0m zonă verde laterală+ 2x 1.5m trotuare+ 7.0 m drum local (pe anumite secțiuni) Lungime totală: 6440 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 405 368 902 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcție: 238 000 000 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	În prezent, traficul local și de tranzit spre Pitești se efectuează pe bulevardul Iuliu Maniu, dar, odată ce traficul se îngreunează, devine dificil de manevrat. Proiectul este în conformitate cu planul general de urbanism (PUG) și planul zonal de urbanism (PUZ). Legăturile propuse vor oferi o legătură alternativă de trafic de la autostrada A1 la bulevardul deja congestionat Iuliu Maniu.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Legătura propusă va fi o parte a noii străzi care include "Legătura cu bulevardul Timișoara". Va crea rute alternative spre centrul orașului.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Siguranța traficului și pietonilor va crește. Timpul de călătorie cu transportul public va fi îmbunătățit.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - Autostrada A1 București-Constanța - Pasajul existent București - Bulevardul Uverturii și strada Virtuții
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

1.4.2014



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Lărgirea șoselei Pipera - Secțiunea 1: 2 x 10.5 suprafață transport+2m zonă verde centrală+2 x 1.0m zonă verde laterală+ 2x 2.0 trotuare - Secțiunea 2 : pe pasaj- 2x 7.0 m suprafață transport+2x 1.0 m trecere cu piciorul Lungtime totală: 1252 m	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 64 629 428 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcții: 52 722 442 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	În prezent traficul local și de tranzit spre Ploiești se desfășoară pe șoseaua București-Ploiești, dar odată ce traficul se îngreunează, devine dificil de manevrat. Lărgirea propusă va oferi o rută alternativă pentru ieșirea din București către deja congestionata rețea de străzi din nord.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Legătura propusă va fi o parte din dezvoltarea noii străzi "Podul peste calea ferată București - Constanța".
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da Siguranța traficului și pietonilor va crește. Timpul de călătorie cu transportul public va fi îmbunătățit.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul va fi amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 1 and Ilfov county. Acoperirea geografică include: - Șoseaua Pipera - Strada Calea Văcărescu - Strada Alexandru Serbanescu - Calea ferată București - Constanța
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

1. Zylu



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura dintre Splai Dudescu – autostrada A2 București-Constanța -6 x 3.5 m suprafață de transport +4 x 2.5 m trotuare – între Splai Dudescu – intersecția Glina - intersecția Glina , lungime totală 520 m. Intersecția prezintă ieșiri spre toate drumurile existente. -6 x 3.5 m suprafață transport +1.5 m zona centrală + 2x1.0m trotuare– între intersecția Glina – autostrada A2	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor 288 010 437 Euro (inclusiv TVA) din care lucrări de construcții: 70 436 820 Euro	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Pentru dezvoltarea rețelei de șosele de pe inelul median trebuie construită pentru a lega traficul de pe bulevardul Nicolae Grigorescu și autostrada A2 cu strada Vitan Barzesti și strada Luica spre drumul național nr.5. Legătura va oferi o rută alternativă fără intersecții controlate spre centrul orașului.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Secțiunea transversală este similară cu alt proiect "Legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu și șoseaua Olteniței" și "Legătura dintre bulevardul Nicolae Grigorescu- Splai Dudescu". Împreună cu proiectele sus-menționate, această legătură va conecta axa est-vest cu axa nord-sud.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Proiect detaliat
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 3 și județul Ilfov. Acoperirea geografică include: - Splai Dudescu - Bulevardul Nicolae Grigorescu - Pasajul existent București - Autostrada A2 București - Constanța
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

1. Zgryg



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcarea subterană de la Universitate - Număr de nivele : 3 - Capacitate parcare: 300 mașini + 25 motociclete - Suprafață totală : 10 500mp	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 12 491 580 Euro din care lucrări de construcție 9 960 321 Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 5. Acoperirea geografică include: - Bulevardul Regina Elisabeta - Bulevardul I.C. Bratianu - Strada Academiei și strada Toma Caragiu
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

12/12/2019



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURA		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcarea subterană din Piața Charles de Gaulle - Număr de nivele : 2 pentru parcare + 1 spații comerciale - Capacitatea parcarii: 831 mașini - Suprafață totală : 25 752 mp	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 58 780 105 Euro din care lucrări de construcții 48 873 079 Euro Economic: IRR = NPV= Raportul cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - Bulevardul Aviatorilor; - Bulevardul Calea Dorobantilor - Bulevardul Primaverii; - Bulevardul Constantin Prezan
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

12/11/2014



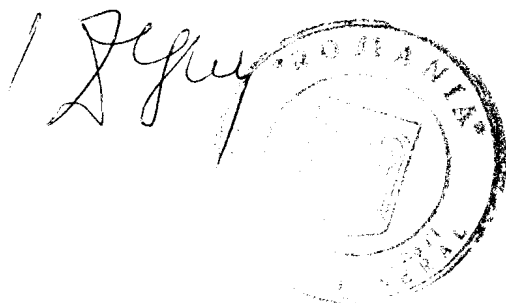
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcare subterană la stația de tren Esplanada- Baneasa - Număr de nivele : 2 - Capacitatea parării: 100 cars	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 21 670 000 Euro din care lucrări de construcții 16 587 000 Euro Economic: IRR = 6.7% NPV= 3 396 840 Raportul cost/beneficii= 0.75	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în partea de vest a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - Șoseaua București - Ploiești - Strada Monovici și strada Tipografilor
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcare subterană la Herastrau – Pavilion H - Număr de nivele : 2 - Capacitatea parării: 410 mașini	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 42 991 000 Euro din care lucrări de construcții 36 678 000 Euro Economic: IRR = 14.4% NPV= 27 702 851 Euro Raport cost/beneficii= 0.42	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	36 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este situat în zona de vest a Bucureștiului, în sectorul 1. Acoperirea geografică include: - Șoseaua Kiseleff - Parcul Herastrau
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI - INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcarea subterană din piața Hurmuzachi - Număr de nivele : 2 - Capacitatea parării: 855 mașini	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 30 151 171 Euro din care lucrări de construcții 25 337 118Euro Economic: IRR = NPV= Raport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da (va fi continuat de către Delia)
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în partea de vest a Bucureștiului, în sectorul 3. Acoperirea geografică include: Bulevardul Mihai Bravu / Calea Calarasilor/intersecția cu bulevardul Decebal
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui tramvai central integrat, stații de troleibuz și autobuz la Piata Unirii adiacent cu stațiile existente de metrou.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

[Signature]

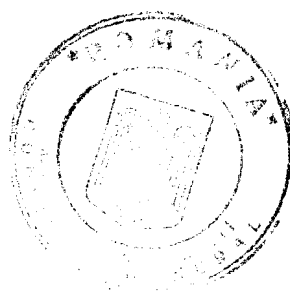


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui inter-schimb de tramvai, troleibuz și autobuz la Gara de Nord adiacent cu stația existentă.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Îmbunătățește legăturile dintre Gara de Nord și alte părți ale orașului București ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

1. Zepur

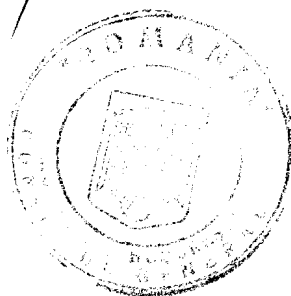


[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui inter-schimb de tramvai, troleibuz și autobuz la Obor asigurând o integrare îmbunătățită cu serviciile de metrou.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Sectorul de nord est al orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

1. Jguy



[Handwritten signature]

[Handwritten initials]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui inter-schimb de tramvai, troleibuz și autobuz la Piața Eroilor asigurând o integrare îmbunătățită cu serviciile de metrou.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

Handwritten signature



Handwritten signature

Handwritten signature

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui inter-schimb de tramvai, troleibuz și autobuz la Piața Eroilor asigurând o integrare îmbunătățită cu serviciile de metrou.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

Ștefan



[Signature]

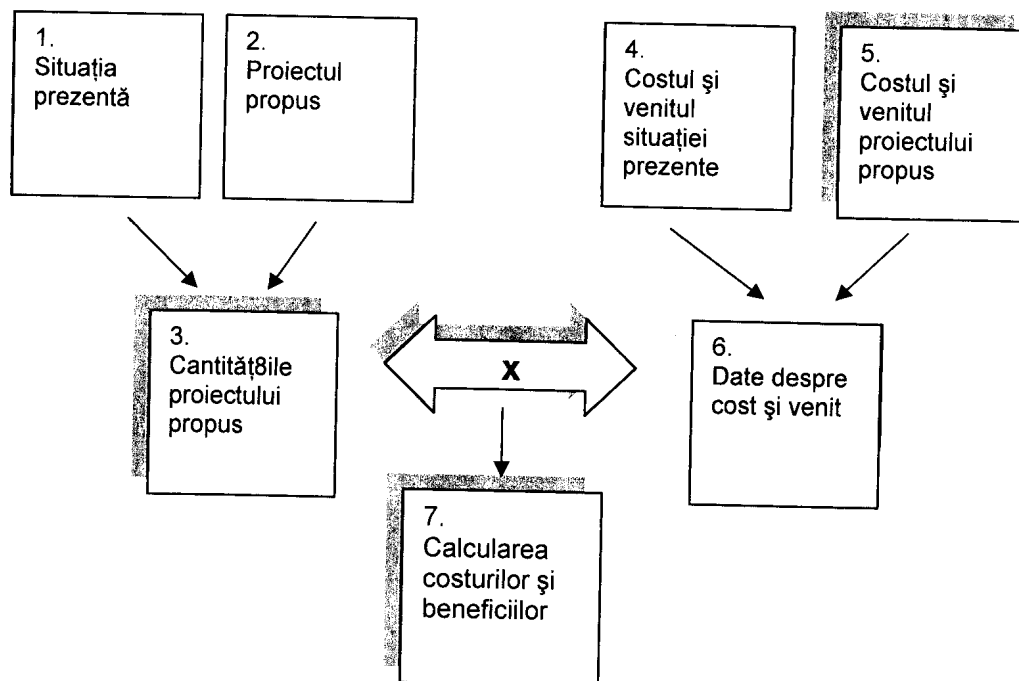
[Signature]

13.3 ANALIZAREA BENEFICIILOR

13.3.1 Metodologia analizei cost/beneficii

Analiza cost/beneficii (CBA) este un element important în evaluarea proiectului, în special pentru evaluarea fezabilității. Schema CBA este prezentată în Figura 13-, în care sunt prezentate câteva stadii de calcul.

Figura 13-1 Schema CBA



Stadiul 1 conține o descriere a situației prezente a traficului și transportului în cele trei orașe referitor la elementele pe care se bazează anumite proiecte.

Stadiul 2 descrie situația traficului și transportului după implementarea proiectului propus.

În stadiul 3 sunt inventariate și comparate cantitățile relevante ale situației prezente (stadiul 1) și proiectului (stadiul 2).

Stadiul 4 conține inventarierea costurilor și veniturilor per unitate a cantităților relevante din stadiul 1.

Stadiul 5 conține inventarierea costurilor și veniturilor per unitate a cantităților relevante din stadiul 2.

În stadiul 6 datele de costuri și venituri din stadiul 4 și stadiul 5 sunt comparate.

În stadiul 7 cantitățile situației existente și cantitățile situației dinainte și după implementarea proiectului sunt multiplicare cu costurile și veniturile relevante din stadiul 6. Multiplăcarea va fi efectuată în fiecare an, pe durata de viață a proiectului.

CBA va fi elaborat cu ajutorul unui model Excel în care stadiile 1 la 7 sunt integrate. Asta înseamnă că costurile și beneficiile alternativelor referitoare la detalii ale proiectului pot fi ușor calculate.

Proiectele propuse se vor referi la diferite topici. Aceste topici și câteva exemple de elemente sunt prezentate în Tabelul 13-1.

Tabelul 13-1 Topicile posibilelor proiecte propuse pentru trafic și transport

Topici ale posibilelor măsuri	Elemente de topici ale măsurilor
Infrastructura de trafic și transport	Infrastructură nouă Îmbunătățirea infrastructurii
Managementul traficului	Sisteme de management al traficului Scheme de circulație
Accesul la parcare pentru mașinile private	Restricționarea accesului în centrul orașului Parcare cu plată Facilități de parcare
Utilizarea terenului	Densitatea de clădiri Locația zonelor rezidențiale/industriale/comerciale
Volumul, prețul și calitatea transportului public	Rețea de linii, frecvențe Punctualitate Confort, locuri liere și alte aspecte de calitate Sistem de tarificare
Cadrul legal și instituțional pentru transportul public	Autoritatea de transport public Procesul de procurare

13.3.2 Indicatorii analizei Cost/Beneficiu

În CBA vor fi utilizate două grupuri de indicatori.

Indicatorii proiectelor

Vor fi definiți indicatorii fiecărui proiect care influențează nivelul costurilor și beneficiilor. Câteva exemple de indicatori sunt prezentate în Tabelul 13-.

Tabelul 13-2 Indicatorii posibilelor proiecte

Tip de proiect	Indicator
Construirea/reabilitarea infrastructurii	Kilometri de lungime, număr de benzi
(Introducerea traficului cu sens unic	Kilometri de lungime, număr de benzi
Restricționarea accesului în zonele cu emisii	Număr de vehicule cu trafic redus
Construirea garajelor de parcare	Număr de locuri de parcare; tarife
Infrastructură nouă/reabilitarea PT	Kilometri de lungime
Prioritate semaforizată pentru intersecții PT	Număr de intersecții
Construirea de benzi dedicate pentru biciclete	Kilometri de lungime

Indicatorii impactului proiectelor asupra costurilor și veniturilor

Proiectele propuse vor avea un impact asupra costurilor și veniturilor situației traficului și transportului în două moduri:

1. Proiectul propus va duce la costuri și venituri direct relaționate cu investițiile (dobânzi, mentenanță, operațiuni)
2. Implementarea proiectului propus va influența costurile și veniturile traficului și transportului. Aceasta va afecta anumiți indicatori ("șoferi") care influențează nivelul costurilor și veniturilor traficului și transportului. În Tabelul 13-3 sunt prezentați acești indicatori.

Tabelul 13-3 Indicatori care influențează costurile și veniturile traficului și transportului după implementarea măsurilor propuse

Descrierea factorilor care influențează costurile și veniturile	Costuri	Venituri
A. Factori economici		
A1. Viteza de deplasare a transportului profesionist ¹⁾	✓	✓
A2. Punctualitatea transportului profesionist ¹⁾	✓	✓
A3. Eficiența transportului public	✓	
A4. Impactul asupra economiei	✓	✓
B. Factori sociali		
B1. Timpul de deplasare cu transportul olectiv sau privat	✓	✓
B2. Punctualitatea deplasării cu transportul public sau privat	✓	✓
C. Factori de mediu		
C1. Poluarea aerului (CO ₂ , CO, NO _x , particule, etc.)	✓	
C2. Zgomotul traficului	✓	
D. Factori de siguranță a traficului		
D1. Deteriorarea vehiculelor și infrastructurii datorită accidentelor	✓	
D2. Pierderea de vieți umane ca victime ale accidentelor de trafic	✓	✓
D3. Tratamentele medicale ale persoanelor rănite în accidente de trafic	✓	
D4. Pierderea orelor de muncă pentru persoanele rănite în accidente de trafic	✓	✓

¹⁾ transport public, taxi, microbuz, transport marfă

Există numeroase tipuri de costuri și venituri. Fiecare tip de costuri și venituri constă din elemente de preț (cost sau venit per unitate), un element de cantitate (număr de unități) și valoarea totală a costurilor și veniturilor (= preț * cantitate). Tipul de costuri și venituri pot fi grupate în câteva grupuri așa cum este prezentat în Tabelul 13-4.

Tabelul 13-4 Grupuri de costuri și venituri

Descrierea grupurilor de costuri și venituri	Costuri	Venituri
A. Costuri și venituri relaționate cu factori economici		
A1. Costuri referitoare la timp pentru transportul profesionist ¹⁾	✓	✓
A2. Costuri referitoare la distanță pentru transportul profesionist ¹⁾	✓	✓
A3. Veniturile de lapasageri din transportul profesionist ²⁾	✓	✓
A4. Costul mașinilor private	✓	
B. Costuri și venituri referitoare la factori sociali		
B1. Timpul petrecut de pasageri în transportul public sau privat	✓	✓
B2. Valoarea punctualității deplasării pasagerilor	✓	✓
C. Costuri și venituri referitoare la factori de mediu		
C1. Costul reducerii poluării aerului (CO ₂ , CO, NO _x , particulates, etc.)	✓	
C2. Costurile reducerii zgomotului	✓	
D. Costuri și venituri referitoare la factori de siguranță		
D1. Costuri de reparației a daunelor provenite din accidente	✓	
D2. Valoarea pierderii de vieți umane	✓	✓
D3. Tratamentul medical al persoanelor rănite în accidente de trafic	✓	
D4. Pierderea orelor de muncă pentru persoanele rănite în accidente de trafic	✓	✓

¹⁾ transport public, taxi, transport marfă, specificat după tipul de vehicul

²⁾ transport public, taxi, microbuz

13.4 ANALIZA MULTI CRITERIALA

13.4.1 Descrierea tehnicii

Analiza multi criteriu (MCA) va fi utilizată pentru a face o evaluare alternativă a proiectelor cu măsuri eterogene. Cu această tehnică, pot fi luate în calcul, simultan, mai multe criterii într-o situație complexă. MCA este o unealtă pentru compararea mai multor puncte de vedere luate în calcul, și, de aceea, este utilă în special în timpul formulării sau judecări problemelor complexe. În general, această tehnică este utilizată în evaluările proiectelor publice și variațiilor lor, în special la infrastructura de transport. MCA este utilizată pentru a sublinia motivarea subiectivă pentru fiecare caz în parte. Bazând evaluarea pe proiectele care au aceeași logică cu proiectele analizate, schimbarea de simulare și proiectele de fondare care contribuie efectiv la prioritizarea programului sunt majorate.

Criteriile trebuie să reflecte preferințele sau unele puncte de vedere ale evaluatorilor, astfel încât să sumarizeze și să grupeze câteva dimensiuni caracteristice utilizate la evaluare. Numărul de criterii nu trebuie să depășească o limită rezonabilă. Experience has shown that the maximum number of criteria for an effective evaluation is eight criteria. O problemă cheie a MCA este implicarea, sau nu a diferiților actori la definirea criteriilor și cântărirea lor. Dacă evaluatorul este implicat activ în analiză, credibilitatea rezultatelor este nedeterminată. Echipa de evaluare trebuie să verifice dacă criteriile alese sunt logic independente unele de altele și dacă procesul va permite compararea satisfăcătoare a proiectelor.

Odată ce proiectele și criteriile au fost definite, o estimare cantitativă sau o descriere calitativă a impactului fiecărui proiect, în termenii acestor criterii trebuie efectuat. În acest scop, trebuie utilizate declarațiile pe termen scurt care descriu diferite tipuri de impact ("descriptori de impact"). În baza criteriilor și măsurilor de judecată (grupuri sau părți de măsuri) de evaluat, echipa de evaluare trebuie să construiască o matrice de evaluare

multi criteriu. Matricea este un tabel cu multe coloane, în care sunt criteriile, și tot atâtea linii câte proiecte trebuie comparate. Fiecare celulă reprezintă evaluarea unui proiect pentru un criteriu. MCA necesită evaluarea proiectelor pentru toate criteriile (nici o celulă nu trebuie să rămână goală), dar nu necesită evaluarea pe același formular. Tehnica poate suporta un amestec de criterii exprimate prin indicatori, criterii calitative exprimate prin descriptori, și criterii intermediare exprimate prin scoruri.

13.4.2 Evaluarea scorurilor

Există două posibilități pentru echipa de evaluare, pentru compararea meritelor diferitelor măsuri prin scoring: metoda de compensare și metoda de surclasare.

Metoda de compensare

Metoda de compensare este cea mai cunoscută și constă din atribuirea unei greutatei fiecărui criteriu la calcularea scorului global al fiecărei măsuri, în forma unei medii aritmetice atribuite măsurii pentru diferite criterii. Această variantă se numește "compensatoare" deoarece calcularea mediei face posibilă compensarea dintre criterii. De exemplu, o măsură care are un impact negativ asupra mediului poate să obțină un scor global bun dacă impactul său asupra locurilor de muncă este considerat excelent.

Metoda surclasării

Este utilizată acolo unde criteriile nu sunt considerate comensurabile, și nu poate fi produs un scor global. Analiza se bazează pe compararea multiplă de tipul: "proiectul A surclasează proiectul B din punct de vedere al criteriului de mediu?", "proiectul A surclasează proiectul B din punct de vedere al criteriului de angajare?", etc. La aceste întrebări trebuie să se răspundă cu da sau nu, caz în care sunt stabilite pagurile de evaluare a criteriilor. Analiza face posibilă compararea și prezintă o sinteză de tipul: "Proiectul A este cel puțin la fel de bun ca proiectul B, referitor la majoritatea criteriilor (caz de acord), fără a fi prea rău în comparație cu alte criterii (caz de dezacord)". Analiza poate include protecție împotriva judecății favorabile a unei măsuri care ar putea fi dezastruoasă din punct de vedere al criteriilor, stabilind un 'prag de veto' pentru fiecare criteriu. Introducerea pragului de veto diferențiază clar surclasarea logică de compensarea logică.

Surclasarea nu generează întotdeauna concluzii clare, în timp ce analiza bazată pe compensare este concluzivă. Din punct de vedere tehnic, varianta compensării este mai ușor de implementat. Cel mai pragmatic mod de elaborare a matricei de evaluare multi criteriu este ca echipa de evaluare să proiecteze scale de scoring pentru evaluarea concluziilor, cantitative sau calitative. Matricea de evaluare multi criteriu este apoi echivalată cu matricea de scoring. Matricea de compensare este utilizată dacă membri de conducere identifică o problemă care poate justifica utilizarea dreptului de veto.

Preferințele evaluatorilor sunt luate în calcul în conformitate cu utilizarea uneia din următoarele metode:

Expansiunea directă prin cântărirea atribuită fiecărui criteriu. Se poate efectua prin votul prin puncte de distribuție. Discuțiile pot fi purtate prin intermediul mai multor ședințe.

Dezvăluirea preferințelor prin clasificarea profilelor. În această variantă "profilele" proiectelor sunt descrise astfel încât evaluatorii să dezvăluie preferințele de criterii. Evaluatorii trebuie să aleagă între aceste profile și, dacă este posibil, trebuie să specifice

dacă preferința e slabă, medie, puternică sau foarte puternică. Exercițiul este repetat pentru toate profilele, și este utilizat un pachet software pentru atribuirea greutății fiecărui impact, exprimat ca procentaj, până la 100%.

13.4.3 Agregarea scorurilor

Există trei abordări diferite ale agregării:

Judecata personală: diferitele criterii de judecată nu sunt sintetizate. Fiecare evaluator construiește propria judecată în baza analizei și o utilizează pentru argumentarea punctului de vedere.

Coaliția de asistență: diferitele criterii de judecată sunt clasificate printr-un pachet computerizat. Un proiect va surclasa alt proiect dacă are un scor mai bun la toate criteriile (numărul maxim) și dacă are scor mai mic de eliminare decât alte criterii (număr minim de oponenți).

Compromisul de asistență: cântărirea unui criteriu este propusă de evaluator sau negociată de destinatarul evaluării. Rezultatul clasificării acțiunilor în termenii scorului cântărit.

Tabelul 13-5 Calcularea scorurilor proiectului

Contribuția proiectelor la producerea impacturilor așteptate (scor între 0 și 10)	Congestionare trafic	Mediut	Profitabilitate	Finanțare	Scor mediu cântărit
Infrastructură nouă - proiect 1	7	3	5	1	4,3
Management trafic - proiect 2	5	4	4	3	4.1
Benzi libere transport public - proi.3	6	5	3	3	4.4
Politică parcare – proiect 4	6	6	2	2	4.2
Coeficient cântărire criterii	35%	20%	20%	25%	100%

12/11/14

Experiența a arătat că partenerii susun dorința să accepte concluziile dacă echipa de evaluare le-a înregistrat opiniile cu atenție și a ținut cont de punctul lor de vedere la prezentarea concluziilor. Dacă, din contră, echipa de evaluare alege și cântărește criteriile, fără interacțiunea cu partenerii, imparțialitatea rezultatelor va suferi și analiza multi criteriu nu va avea succes.

Mai mult, tehnica poate duce la un compromis sau poate ajunge la o coaliție de idei, dar nu dictează judecata colectivă sau individuală a partenerilor. Evaluatorii preferă abordarea acestui tip, deoarece sunt implicați în proces printr-un cadru tehnic relativ simplu.

În ciuda acestor factori, domeniul de evaluare în sensul strict al termenilor, MCA este adesea utilizat în alte scopuri decât ajutarea evaluatorilor, în particular, evaluarea anterioară a proiectelor pentru infrastructura de transport.

13.4.4 Abordarea din acest studiu

Pentru acest studiu va fi aplicată o metodă relativ simplă și transparentă a MCA în care se va pune accentul pe proiecte și pe impactul acestora și nu pe procedura în sine. Abordarea MCA va fi următoarea:

Aplicarea metodei de compensare

Aplicarea expresiei directe a judecăți personale pentru scoruri

Aplicarea judecății personale pentru cântărirea factorilor pentru agregarea scorurilor.

În cadrul echipei de experți vor fi luate deciziile MCA. Alegerile vor fi diferite per oraș și per proiect. Scorurile pot fi completate de membrii echipei în formularul prezentat în Tabelul 13-6.

Tabelul 13-6 Lista de scoruri per criteriu pentru MCA

Oraș:	
Proiect:	
Criteriu	Scor: 10 = excelent/ extrem de ridicat 1 = extrem de scăzut
Analiza costurilor și beneficiilor (e.g. IRR < 0% = 1, IRR 0%-2,5% = 2, IRR 2,5%-5% = 3, etc.)	
Impactul asupra economiei	
Impactul asupra situației financiare a persoanelor responsabile	
Impactul asupra bunăstării sociale	
Relevanța pentru politica municipală	
Impactul asupra congestionării traficului	
Impactul asupra mediului: calitatea aerului	
Impactul asupra mediului: zgomot	
Impactul asupra siguranței traficului	
Impactul asupra planificării urbane	
Impactul asupra dezvoltării regionale	
Finalizarea proiectului	

Echipa MCA trebuie să evalueze factori de cântărire care vor fi utilizați pentru a agrega scorul fiecăruia. În acest scop, fiecare membru al echipei trebuie să completeze un formular similar pentru preferințele lui referitor la importanța fiecărui criteriu. Un exemplu de asemenea formular este prezentat în Tabelul 13-7.

Tabelul 13-7 Lista factorilor de cântărire per criteriu pentru MCA

Oraș:	
Proiect:	
Criteriu	Factor cântărire: 5 = foarte important 1 = foarte neimportant
Analiza costurilor și beneficiilor	
Impactul asupra economiei	
Impactul asupra situației financiare a persoanelor responsabile	
Impactul asupra bunăstării sociale	
Relevanța pentru politica municipală	
Impactul asupra congestionării traficului	
Impactul asupra mediului: calitatea aerului	
Impactul asupra mediului: zgomot	
Impactul asupra siguranței traficului	
Impactul asupra planificării urbane	
Impactul asupra dezvoltării regionale	
Finalizarea proiectului	

În tabelele de mai jos este prezentată o tentativă de cântărire a factorilor din fiecare oraș pentru fiecare din cele două scenarii. Diferențele dintre orașe pot reieși datorită traficului. De exemplu, în București traficul intens poate duce la valori ridicate pentru criteriul "congestionarea traficului" și "mediu-calitatea aerului". Datorită urgenței de îmbunătățire a situației de trafic în București, "finalizarea proiectului" va avea probabil un factor ridicat. În orașele mai mici, cu bugete mai limitate și accent pe economia locală și regională, prioritățile pot fi diferite.

După cum este menționat, este important pentru experții locali să evalueze scorurile și să cântărească factorii pentru MCA deoarece cunosc cel mai bine nevoile și circumstanțele locale, precum și ceea ce este necesar pentru crearea unui suport pentru analiza multi criteriu.

În practică, nu vor fi mari diferențe între valorile factorilor cântăriți ai dacă echipa MCA este compusă egal din reprezentanți ai diferitelor grupuri de interese. În cazul în care scorurile din Tabelul 13-6 vor avea aceeași influență asupra MCA.

Tabelul 13-8 Lista ponderilor factorilor per criteriu pentru MCA

Oraș: București Scenariu: Do Minimum	
Criteriu	Factor cântărire: 5 = foarte important 1 = foarte neimportant
Analiza costurilor și beneficiilor	4
Impactul asupra economiei	3
Impactul asupra situației financiare a persoanelor responsabile	3
Impactul asupra bunăstării sociale	4
Relevanța pentru politica municipală	2
Impactul asupra congestiei traficului	5
Impactul asupra mediului: calitatea aerului	5
Impactul asupra mediului: zgomot	4
Impactul asupra siguranței traficului	5
Impactul asupra planificării urbane	3
Impactul asupra dezvoltării regionale	2
Finalizarea proiectului	5

Tabelul 13-9 Lista de cântărire a factorilor per criteriu pentru MCA

Oraș: București Scenariu: Do Something	
Criteriu	Factor cântărire: 5 = foarte important 1 = foarte neimportant
Analiza costurilor și beneficiilor	4
Impactul asupra economiei	4
Impactul asupra situației financiare a persoanelor responsabile	3
Impactul asupra bunăstării sociale	5
Relevanța pentru politica municipală	4
Impactul asupra congestiei traficului	5
Impactul asupra mediului: calitatea aerului	5
Impactul asupra mediului: zgomot	4
Impactul asupra siguranței traficului	5
Impactul asupra planificării urbane	2
Impactul asupra dezvoltării regionale	3
Finalizarea proiectului	2

În Tabelul 13-10 este prezentată o combinație a scorurilor proiectelor și factorilor de cântărire pentru importanța criteriilor. Ratingul total al 195 va fi comparat cu ratingurile totale ale altor proiecte ca bază pentru prioritizarea proiectelor.

Tabelul 13-10 Agregarea scorului

Oraș: X			
Proiect: Y			
Criteriu	Scor 1)	Factor cântărire 2)	Rating MCA
Analiza costurilor și beneficiilor (e.g. IRR < 0% = 1, IRR 0%-2,5% = 2, IRR 2,5%-5% = 3, etc.)	8	4	32
Impactul asupra economiei	10	3	30
Impactul asupra situației financiare a persoanelor responsabile	3	2	6
Impactul asupra bunăstării sociale	4	3	12
Relevanța pentru politica municipală	6	2	12
Impactul asupra congestiei traficului	5	5	25
Impactul asupra mediului: calitatea aerului	7	5	35
Impactul asupra mediului: zgomot	4	3	12
Impactul asupra siguranței traficului	3	5	15
Impactul asupra planificării urbane	2	2	4
Impactul asupra dezvoltării regionale	3	1	3
Finalizarea proiectului	9	1	9
Total rating			195

1) 10 = excelent/ extrem de ridicat 1 = extrem de scăzut

2) 5 = foarte important; 1 = foarte neimportant

13.5 EVALUAREA ECONOMICĂ ȘI FINANCIARĂ

13.5.1 Indicatori economici

Așa cum este specificat în Capitolul 6 (Evaluarea proiectului și abordarea prioritizării) evaluarea economică a ofertelor va fi efectuată cu ajutorul Analizei Cost/Beneficiu (CBA). Rezultatele CBA se vor baza pe următorii indicatori economici:

1. valoarea netă actuală
2. rata internă a refondărilor
3. Perioada de plată

Pentru fiecare indicator economic va fi atribuit un criteriu de evaluare economică.

13.5.2 Criterii de decizie economică

Valoarea netă actuală

O schemă este justificată în termeni economici dacă afișează valoarea netă actuală (NPV) mai mare de zero; aceasta este suma reducerilor de capital rulant (= eneficii minus costuri) pozitivă, ceea ce înseamnă că suma beneficiilor depășește suma costurilor. Dacă NPV este negativ, indică faptul că beneficiile sunt mai mici decât

costurile. Competitivitatea investițiilor poate fi clasificată și selectată în conformitate cu procentajul valorilor NPV comparat cu valoarea investițiilor.

Rata internă a refondărilor

Această metodă calculează rata dobânzii la care capitalul rulant este egal cu valoarea investiției. Cu cât este mai mare rata refondării (IRR), cu atât este mai atractivă investiția. Aceasta înseamnă că, în conformitate cu acest criteriu, investiția trebuie să fie clasificată și selectată de la nivelul IRR.

Perioada de plată

Perioada de plată este numărul de ani în care este returnată valoarea investiției prin capitalul rulant primit prin investiție. Acest calcul este efectuat simplu, fără utilizarea unei rate de discount sau o rată internă de refodare.

13.5.3 Evaluarea economică

Următoarele estimări sunt efectuate prin analiză:

Evaluarea în bază anuală

S-a estimat că data de începere a îmbunătățirilor în construcții este 2008.

Perioada de evaluare

Toate proiectele se bazează pe o durată de viață de 20 de ani.

Rata de discount pentru criteriul de decizie NPV

În scopul acestei analize s-a considerat că întreaga investiție este finanțată comercial. Aceasta înseamnă că nu se acordă împrumuturi și că valoarea investiției va fi împrumutată la o rată de dobândă comercială, pentru o perioadă de 10 ani. Împrumuturile comerciale străine se presupun a avea o rată de dobândă minimă egală cu rata de referință a dobânzi comerciale (CIRR). CIRR real este 3.6% (bazat pe următoarele date: CIRR pentru împrumuturi >8.5 ani în Eurozone este 5.23% (noiembrie/decembrie 2007), inflația în Eurozone este de 1.6% (octombrie 2007/octombrie 2006); $1,0523 \text{ divizat cu } 1,016 = 1.036$).

1. Zeynep

Unitate monetară

Evaluarea economică a fost efectuată, în întregime, în Euro.

Costuri adiționale

Următoarele costuri adiționale sunt adăugate la construirea costurilor de bază:

Contingente:	10.0%
Supraveghere:	7.0%
Proiectare detaliată:	3.0%

Cil

Scenarii

Au fost luate în considerare trei scenarii de bază, după cum urmează:

- Do Nothing =** Se referă la rețeaua de bază, fără îmbunătățiri. Pe termen lung, evaluarea acestui scenariu nu este realistă, deoarece în situația prezentă în orașele mari din România păsarea situației prezente de trafic fără schimbări ar duce la probleme grave de congestiare a traficului, siguranța traficului și mediului.
- Do Minimum =** În acest scenariu sunt planificate investiții minore pentru evitarea problemelor grave și calamităților de congestiare a traficului, siguranța traficului și mediului.
- Do Something =** În acest scenariu sunt planificate investiții pentru îmbunătățirea situației de trafic, cum ar fi congestiare a traficului, siguranța traficului și mediului.
- Do Something =** În acest scenariu sunt planificate investiții prevazute în scenariul anterior și în plus sunt considerate măsuri de politica fiscală: taxa de acces pentru zona centrală

Pentru această Schiță a Raportului Final, a fost efectuată analiza cost/beneficii (CBA) pentru toate cele patru scenarii diferite în toate cele trei orașe. Trebuie menționat că nu există nici un motiv pentru calcularea scenariului Do Minimum separat, deoarece acest scenariu nu diferă semnificativ de scenariul Do Nothing.

În cadrul CBA au fost cuantificate următoarele categorii de costuri și beneficii. Anumite categorii sunt și costuri și beneficii. Câteva exemple:

Implementarea unei investiții poate genera costuri de mentenanță dar reduce sau elimină costurile de mentenanță ale construcției existente;

Creșterea vitezei și/sau punctualității transportului public (PT) reduce costurile PT dar ar putea atrage mai mulți pasageri, ceea ce crește costurile PT și poate atrage mai mulți utilizatori de mașini, ceea ce scade costul mașinilor.

- Mentenanță
- Operare
- Viteza de șofat
- Distanța
- Punctualitatea transportului public
- Mediul
- Siguranța traficului

Pentru fiecare scenariu au fost calculate două opțiuni diferite: o opțiune bazată pe finanțarea integrală din împrumuturi și o opțiune bazată pe subsidii în valoare de 65% din valoarea investiției.

În tabelul 13-11 sunt prezentate sumele aferente investițiilor pentru fiecare scenariu. Investițiile aferente scenariilor DS și DS3 sau DSPolicy sunt aceleași deoarece în DS Policy s-a considerat măsuri de politica în transporturi suplimentare față de scenariul DS.

Tabelul 13-2 Investițiile aferente măsurilor propuse (x € 1 milion)

City/ scenario ')	Road infrastructure	Public transport	Urban Transport Control/ Intelligent transport systems	Total
Bucharest				
DM 2013	1,514.7	484.1	5.6	2,004.3
DS 2013; DSPolicy 2013	630.1	1,043.5	14.2	1,687.8
DM 2027	91.5	500.0	0.7	592.1
DS 2027; DSPolicy 2027	1,379.3	2,105.9	1.0	3,486.2

) DM = Do Minimum; DS = Do Something

Rezultatele calculelor CBA sunt prezentate în .

Tabelul 13-3.

Tabelul 13-3 Rezultatele analizei Cost/beneficii

City/ scenario	Internal Rate of Return %		Net present value (x € 1 million)		Pay out period (years)	
	65% ')	0% ')	65% ')	0% ')	65% ')	0% ')
Bucharest						
DM 2013	- 0,11	?	272	1,507	20,2	57,8
DS 2013	51,10	17,13	- 2,860	- 1,820	2.0	5.6
DSPolicy 2013	97,25	33,94	- 5,947	- 4,907	1.0	2.9
DM 2027	141,46	49,49	- 3,124	- 2,759	0.7	2.0
DS 2027	150,52	52,67	- 19,648	- 17,500	0.7	1.9
DSPolicy 2027	170,06	59,52	- 22,348	- 20,200	0.6	1.7

Tabelul 13-6 arată că pot fi obținute rezultate pozitive prin implementarea investițiilor în București în ambele scenarii. Chiar fără împrumut, investițiile sunt profitabile. Aceasta se poate explica prin beneficiile mari în intervalul de timp pentru pietoni, ca rezultat al scăderii congestionării severe a traficului.

13.6 EVALUAREA DE MEDIU

Această secțiune începe prin stabilirea unor reguli generale pentru Evaluarea Strategică a mediului (SEA). Este stabilit scopul SEA. O evaluare preliminară a mediului afectează, în termenii zgomotului și calității aerului, deși trebuie ținut cont că SEA va considera un grad mai extins de potențiale efecte.

13.6.1 Evaluarea strategică a mediului

O evaluare strategică a mediului (SEA) va fi necesară pentru fiecare plan master de transport. SEA este necesar conform Deciziei nr.1076/8.07.2004 adoptată de Guvernul României (denumită, în continuare, decizia). SEA este obligatoriu pentru planificarea programelor referitoare la sectorul transporturi (Articolul 5 (2)).

Decizia este însoțită de indicațiile SEA dar înțelegem că acestea sunt disponibile numai în limba română și trebuie obținută o versiune în limba engleză.

Procesul SEA este stabilit în Tabelul 13-5. Acesta reflectă prevederile deciziei.

Problemele cheie pentru SEA sunt următoarele:

Planul master trebuie să se axeze pe cele trei orașe din România, dar aplicațiile de mediu pentru aceste planuri vor fi depuse la Agenția Regională pentru Protecția Mediului (pentru fiecare regiune a localităților în care este situat), și nu la EPA local;

Principalul scop este de a asigura că efectele mediilor asociate care pot rezulta din implementarea unui plan sau program sunt luate în calcul și sunt luate măsuri adecvate pentru soluționare;

Procesul SEA este condus de către autoritatea de mediu;

SEA trebuie să fie dezvoltat în timpul elaborării planului sau programului și trebuie să se încheie înainte de adoptarea planului sau programului;

Procesul SEA va culmina la Agenția Regională pentru Protecția Mediului (REPA) emitând aprobarea de mediu a planului master. Există costuri asociate cu aceasta. Costul pentru planul local este în prezent 200 lei;

Vom discuta separat cu aceste trei birouri regionale ale REPA (detaliile de contact sunt furnizate la finalul acestei secțiuni);

Decizia stabilește penalizările financiare în cazul în care procesul SEA nu este corect urmat;

Există aranjamente specifice pentru consultare stabilite în decizie și la acestea trebuie să se adere, ele includ o dezbatere publică a schiței de plan și SEA;

Există aranjamente specifice pentru preluarea SEA la care trebuie să se adere. Acestea includ stabilirea unui grup de conducere și (din acesta – un grup de lucru) prevederea producției pentru fiecare SEA, i.e. grupuri separate pentru fiecare SEA. Grupul de conducere este organizat de autoritatea de mediu. Consilierii trebuie să ajute la identificarea potențialelor efecte de mediu ale planului sau programului, la identificarea măsurilor de soluționare, scrise în raportul de mediu și depuse la autoritatea de mediu pentru a obține autorizație de mediu pentru planul master;

Angajamentul grupului de conducere și grupului de lucru are loc în stadiile descrise ale procesului SEA dar acest lucru se întâmplă relativ târziu în comparație cu sistemul din UK. Există un potențial pentru aceste aranjamente de a menține finalizarea planurilor și trebuie stabilite cât mai curând (i.e. odată ce studiul lucrării este complet și munca trebuie să înceapă). Ar putea fi unul dintre scopurile procesului SEA să grăbească puțin lucrurile;

Grupul de conducere și grupul de lucru au un anumit grad de autonomie în termeni de selectare a obiectivelor de mediu și opțiunilor preferate în procesul selectării obiective și evaluării corecte;

Odată prezentat cu schița planului REPA are 45 de zile să răspundă, să emită autorizația de mediu și să stabilească modificările considerate necesare, dezbaterea publică trebuie să aibă loc în această perioadă.

O caracteristică cheie a procesului SEA în România este că nu începe până la generarea unei prime schițe a planului. Aceasta înseamnă că nu poate progresa SEA, cu toate că primele stadii preliminare referitoare la notificarea începerii procesului au fost efectuate în noiembrie 2007.

13.6.2 Detalii de contact pentru REPA

Detaliile de contact sunt următoarele. Am contactat fiecare sediu, prin scrisoare, pentru evaluarea acestei lucrări și graficele estimate.

Tabelul 13-4 Date de contact pentru REPA

REPA	Regiune	Oraș de interes	Persoană de contact
REPA Bucuresti	Regiunea 8	București	Silvia Bar Gabi Ionescu
REPA Sibiu	Regiunea 7	Sibiu	Raluca Hasegan
REPA Pitesti	Regiunea 3	Ploiesti	Cristiana Surdu

Tabelul 13-5 Procesul SEA

Procesul SEA		
Prevederi	Responsabilitate	Acțiune
Art. 9 – (1) Posesorul planului sau programului trebuie să anunțe în scris autoritatea competentă de protecția mediului [Agenția Regională pentru Protecția Mediului] și să informeze despre începerea elaborării planului sau programului și realizarea primei versiuni, prin anunțuri repetate în ziare și pe propriul web site	Posesor plan	Sunt trei agenții regionale de protecție a mediului (REPA) în acest caz (una pentru fiecare plan) și trebuie să scriem la fiecare dintre ele Publicul trebuie să fie informat de începerea elaborării planului
Art. 10 (3) Autoritățile competente pentru protecția mediului vor identifica autoritățile publice care, datorită responsabilităților în domeniul protecției mediului, se confruntă cu implementarea planului sau programului. [Conform Articolului 10 (2) o comisie este alcătuită din aceste organizații pentru a prevedea procesul SEA.	REPA	REPA va stabili comisiile, una pentru fiecare plan
Art.14 (1) Finalizarea schițării programului, stabilirea scopului și detalierea nivelului de informații care trebuie incluse în raportul de mediu, precum și analiza efectelor posibile asupra programului și mediului sunt efectuate de grupul de lucru. Art 14 (2) Grupul de lucru se compune din reprezentanții posesorului programului, autorități competente de mediu și sănătate, alte autorități care se confruntă cu efectele implementării programului, identificate conform art.10 par.(3), una sau mai multe persoane fizice sau juridice autorizate conform prevederilor legale, precum și experți angajați.	Posesor plan (Art. 14 (3))	Posesorul planului stabilește grupul de lucru pentru executarea SEA, i.e. unul pentru fiecare plan.
Opiniile exprimate în cadrul grupului de lucru sunt înregistrate în rapoartele semnate de către membrii grupului de lucru. O copie a procesului verbal trebuie depusă la autoritatea de mediu.	REPA	Sunt necesare procese verbale, înregistrarea și semnarea acestora de către toți membrii grupului de lucru
Art. 15. – (1) Posesorul planului prezintă în cadrul grupului de lucru obiectivele specifice ale planului sau programului.	Posesorul planului	Scopul combinării ședințelor asociate cu 15(1) și 15(2)? Putem programa aceste ședințe pentru a coincide cu ședințele alocate planului, făcând munca mai eficientă?
Art 15. (2) Persoanele autorizate, împreună cu experții angajați, analizează problemele semnificative de mediu, inclusiv stadiul actual al mediului și evoluția fără implementarea programului, și identifică obiectivele relevante de mediu referitoare la obiectivele specifice	Persoane acreditate și experți angajați (ultimii sunt WSP)	Trebuie specificate persoanele autorizate și care este rolul acestora. Clarificarea informațiilor utile

Procesul SEA		
Prevederi ale programului.	Responsabilitate	Acțiune
		de colectat înainte de stabilirea grupului.
Art 15 (3) Rezultatele activității prevăzute în par. 2 sunt prezentate grupului de lucru.	Persoane acreditate și experți angajați	Echipa de consiliere este responsabilă pentru colectarea datelor și schițarea obiectivelor de protecția mediului, prezentate apoi grupului de conducere
Art.16.- (1) Posesorul planului stabilește alternativele posibile, luând în considerare obiectivele și zona geografică a planului, precum și informațiile furnizate în art.15 par.2. Posibilele alternative sunt prezentate grupului de lucru.	Posesorul planului	
(2) Grupul de lucru evaluează compatibilitatea alternativelor propuse cu obiectivele relevante de mediu ale programului.		
Art. 17- Posesorul planului schițează detaliat, în baza recomandărilor grupului de lucru alternativele care îndeplinesc obiectivele relevante de mediu ale programului.		Necesar integrarea atentă a SEAQ în procesul de schițare a planului. Ce se întâmplă în cazul unui conflict între alternativele preferate?
Art.18- (1) Persoanele autorizate, împreună cu experții angajați, analizează problemele semnificative de mediu, inclusiv stadiul actual al mediului utilizând criteriile furnizate în Anexa 1 [a deciziei] și stabilesc prevenirea, soluționarea și monitorizarea măsurilor efectelor semnificative de mediu pentru alternativele programului, făcând recomandări	Persoane acreditate și experți angajați	Procesul necesită o administrare atentă – sistemul din UK se bazează pe o evaluare prealabilă a opțiunilor odată ce este identificată o opțiune preferențială
Art. 18 (2) Măsurile și recomandările furnizate în par. (1) sunt prezentate grupului de lucru.	Persoane acreditate și experți angajați	
Art. 19 (1) Luând în calcul informațiile furnizate în art.18, posesorul planului stabilește și prezintă grupului de lucru: a) alternativa finală a programului, b) măsurile de prevenire și soluționare a efectelor semnificative de mediu, c) programul de monitorizare a efectelor semnificative de mediu ale implementării programului. (2) Alternativa finală reprezintă o schiță a programului	Posesorul planului	
Art. 19 (3) Persoanele autorizate, împreună cu experții angajați, analizează măsurile propuse de posesorul programului, precum și monitorizarea programului și schițarea raportului de mediu. Art 19 (4) Conținutul cadru al raportului de mediu este prezentat în Anexa 2. a deciziei	Persoane acreditate și experți angajați	
Art.21- (1) Posesorul programului va anunța în ziare, inclusiv pe web site disponibilitatea schiței planului, finalizarea raportului de mediu, locul și posibilitatea de publicare, în conformitate cu art.30 par.(2).	Posesorul planului	
Art 21 (2) Publicul își poate exprima opinia asupra planului și raportului de mediu și poate transmite aceste comentarii posesorului programului și autorității competente pentru protecția mediului.	Posesorul planului / REPA	
Art 21 (3) Posesorul programului modifică schița programului și/sau raportul de mediu în baza observațiilor justificate ale publicului.	Posesorul planului	
Art.22.- (1) Posesorul programului va transmite schița programului și raportul de mediu, în 5 zile calendaristice de la data finalizării raportului de mediu, conform art.21 par.(3), autorității competente pentru protecția mediului, sănătate și efectele implementării planului, identificate conform art.10 par.(3).	Posesorul planului	Clarificare – După consultarea publicului sau simultan cu aceasta?

Procesul SEA		
Prevederi	Responsabilitate	Acțiune
Art 22 (3) Autoritatea pentru sănătate și alte autorități responsabile cu efectele implementării planului stabilit în par.(1) vor schița și transmite o opinie detaliată și motivată a planului propus și raportului de mediu, autorității competente pentru protecția mediului, în 45 de zile de la data primirii planului și raportului de mediu.	REPA	REPA are 45 de zile să răspundă de la primirea schiței de program și SEA.
Art. 23 – (1) La 45 de zile de la termenul menționat în art.22 par.(1), Posesorul planului trebuie să organizeze o dezbatere publică despre schița planului și raportul de mediu, conform art.31.	Posesorul planului	
Article 31 – (1) Posesorul planului trebuie să publice în ziar de 2 ori la interval de 3 zile și să posteze pe web site organizarea unei dezbateri publice despre schița programului și raportul de mediu cu 45 de zile înainte de data dezbaterii, sau cu 60 de zile calendaristice când implementarea planului prezintă anumite efecte. (2) Anunțul public conține: a) locul, data și ora dezbaterii publice; b) autoritățile implicate; c) faptul că dezbaterea este deschisă reprezentanților din statele potențial afectate la implementarea planului care prezintă anumite efecte..	Posesorul planului	Cerințe de notificare
Article 24 (2) Pentru a îndeplini sarcinile prevăzute în par (1), autoritățile competente pentru protecția mediului vor analiza rezultatele observațiilor publicului, integrarea în raportul de mediu, și rezultatele consultărilor prevăzute în art. 34, [Articolul 34 relatează impactul potențial asupra statelor].	REPA	
Art. 25 - (1) Autoritățile competente pentru protecția mediului vor lua decizia de a emite autorizația de mediu în 15 zile calendaristice de la dezbaterea publică.	REPA	
(6) dacă raportul de mediu sau comentariile publicului subliniază un impact semnificativ asupra mediului, autoritățile competente pentru protecția mediului decid, motivează și comunică în scris rectificarea necesară a planului pentru a preveni și reduce impactul advers asupra mediului	REPA	Nevoia de clarificare a acestor răspunsuri – este necesară o iterare ulterioară a SEA?
Art. 26 – Posesorul planului trebuie să depună o procedură de adoptare numai când programul, precum și modificările programului au fost aprobate de către autoritatea pentru protecția mediului.	Posesorul planului	O prevedere cheie – puteți adopta numai planul aprobat de REPA nu o versiune modificată
Art. 7. – (1) Procedura de evaluare a mediului se va aplica Posesorului planului în cooperare cu autoritățile pentru protecția mediului, cu consultarea autorităților publice locale și centrale, pentru sănătate și pentru efectele de implementare a programului, precum și cu publicul și este finalizat prin emiterea autorizației de mediu pentru planuri și programe	REPA	Există o schimbare pentru emiterea autorizației de mediu și dorim să o clarificăm.

SEA va considera o gamă cuprinzătoare de factori și scopul sugerat al SEA este stabilit în Tabelul 13-6 de mai jos. Va trebui să fie aprobat de către grupul de conducere și grupul de mediu.

Tabelul 13-6

SEA Topică	Titlu propus Obiectiv	Planul master	Cerințe de informare
Calitatea aerului	Îmbunătățirea calității aerului prin reducerea emisiilor de la vehicule	- Ajuta la reducerea emisiilor poluante provenite de la transport? - Încuraja reducerea generală a transportului? - Crește transportul pe calea ferată? - Ajuta la reducerea congestiei în special în zonele în care calitatea aerului este slabă?	Toate trebuie să rezulte din planul master și lucrările asociate
Solul	Va proteja geomorfologia, geologia și solul regiunii	- Asigura oportunitatea de reducere a poluării? - Efect asupra cantității și calității solului? - Rezultă în pierderea terenurilor agricole?	Trebuie să cunoaștem informații despre calitatea solului Trebuie să știm calitatea terenului agricol, în cazul în care proiectul trece peste terenuri agricole
Apa	Să protejeze organismele acvatice, pânza freatică și calitatea apei	- Are efect asupra calității apei? - Are efect asupra organismelor acvatice? - Efect asupra consumului de apă?	Trebuie să știm dacă există oferte care au impact asupra organismelor acvatice și calității apei
Factori de climă	Reduce contribuția transportului la schimbarea climei	- Reduce emisiile CO2 din transport? - Reduce emisiile de CO2 din construirea noi infrastructuri actualizând pe cea existentă?	Toate trebuie să rezulte din planul master și lucrările asociate
	Minimalizează efectele de schimbare a climei	- Reduce riscul de inundații? - Reduce vulnerabilitatea infrastructurii?	Zonele cu risc de inundații din vecinătatea proiectului
Peisaj	Protejează caracterul peisajului?	- Introduce noua infrastructură în cea existentă? - Afectează zonele cu valoare de peisaj?	Trebuie să știm ce valoare prezintă peisajul
Biodiversitate, floră și faună	Păstrarea biodiversității	- Afectează caracteristicile terenului, inclusiv Natura 2000? - Afectează calitatea habitatului? - Afectează speciile?	Trebuie să știm dacă există legi care protejează speciile din zona proiectului
Moștenirea culturală	Protejează mediul istoric și resursele culturale	- Afectează monumentele și clădirile istorice? - Afectează caracteristicile moștenirii culturale? - Afectează moștenirea mondială?	Trebuie să știm dacă există clădiri istorice în zonă Trebuie să știm dacă există moștenire mondială în zonă
Sănătatea umană	Îmbunătățirea sănătății și siguranței	- Îmbunătățește siguranța rutieră a pietonilor? - Îmbunătățește siguranța participanților la trafic? - Îmbunătățește siguranța pentru	Toate trebuie să rezulte din planul master și lucrările asociate

SEA Topică	Titlu propus Obiectiv	Planul master	Cerințe de informare
		utilizatorii de șine? – Îmbunătățește siguranța personală la utilizarea transportului? – Prevederi pentru ciclism sau mers pe jos?	
	Minimalizarea efectelor de zgomot și vibrații de la transport	– Amortizează zgomotul care provine din transport? – Soluționează problemele referitoare la vibrații?	Toate trebuie să rezulte din planul master și lucrările asociate
Populația	Promovarea unei accesibilități susținute a populației	– Mărește stabilitatea și/sau creșterea populației? – Îmbunătățește accesul comunităților dezavantajate? – Promovează coeziunea comunității (i.e. evitarea efectelor problemelor existente)?	Dinamica pentru trei arii de incidență a comunităților Depinde de locația și natura propunerilor
Evaluarea materialelor	Dezvoltarea, menținerea și operarea infrastructurii de transport în manieră susținută	– Minimalizarea utilizării materialelor agregate, și încurajarea recuperării materialelor de construcție? – Încurajarea utilizării surselor alternative de combustibil? – Evitarea sterilizării resurselor minerale? – Încurajarea planificării susținute?	Orice politici existente? Orice interes în biocombustibil în România (ținând cont de raportul recent despre contribuția la emisia gazelor de seră)? Cunoaștem locația minelor funcționale?

13.6.3 Evaluarea de mediu - zgomotul

Prezentare

În afara de evaluarea SEA, a fost efectuată o evaluare preliminară a zgomotului în acest stadiu și va fi depusă ca parte a procesului SEA.

Stresul indus de zgomot este denumit de Organizația Mondială a Sănătății (WHO) ca un sentiment de disconfort indus de zgomot.

Trebuie recunoscut că, în multe situații, fluxurile relativ mari de trafic produc schimbări semnificative în răspunsul la nivelele de zgomot pe termen lung. Pentru un trafic fluid, o diferență de circa 3dB a nivelului de zgomot este necesară înainte de o schimbare semnificativă a evaluării medii. Evaluarea zgomotului poate fi afectată când există o diferență de numai 1dB în nivelul zgomotului și este asociată cu schimbările din trafic, sau dacă acestea se produc brusc. Când sunt evaluate astfel de opțiuni, analistul ar putea să nu își dea seama dacă impactul cu zgomotul trebuie neglijat. Mai mult, trebuie avut grijă la evaluarea opțiunilor care pot duce la impacturi adverse de zgomot în timpul nopții. În timp ce nivelul de trafic și zgomotul rezultat este mai scăzut noaptea decât ziua – cu circa 10dB pe drum – oamenii sunt mai sensibili la zgomot noaptea.

Abordare

Ecuatia de bază pentru metoda de calcul a zgomotului de trafic se referă la un trafic de 18 ore:

$$\text{Basic noise level } L_{10}(18 - \text{hour}) = 29.1 + 10 \log_{10} Q \text{ dB(A)}$$

Această ecuație se aplică numai unde $Q > 4000$.

Corectarea vitezei medii de trafic (V) în kph și procentajul vehiculelor de mărfuri grele (p) cu o încărcătură de $> 1525 \text{ kg}$ is.....

$$\text{Correction} = 33 \log_{10} \left(V + 40 + \frac{500}{V} \right) + 10 \log_{10} \left(1 + \frac{5p}{V} \right) - 68.8 \text{ dB(A)}$$

V este viteza actuală; dacă V este estimat din limita de viteză, trebuie aplicată o corectură pentru înclinația drumului.

Ecuatiile de mai sus nu se aplică pentru:

Fluxuri scăzute de trafic

Înclinarea drumului (și afectarea vitezei vehiculului)

Tipul de suprafață carosabilă

Permeabilitatea suprafeței carosabile

Adâncimea texturii suprafeței carosabile

Există anumite reguli pentru tratarea drumurilor cu sens unic și tratarea unui drum cu sens dublu.

Desigur, există influențe ale propagării care afectează nivelul de zgomot la orice receptor particular (să nu uităm că un receptor poate fi afectat de mai multe surse de trafic):

Distanța de la șosea

Prezența ecranării (barierelor)

Prezența suprafeței absorbante

Unghiul de vedere al șoselei

Prezența suprafețelor de reflexie

Tabelul 13-7 Nivelul de zgomot

EXAMPLU	Existent	dB(A)		Viitor	dB(A)
1-oră flux	400	68.2		500	69.2
Viteză (kph)	60	+1.4		55	+1.5
% hgv	12			15	
BNL $L_{A10,1h}$	-	69.6		-	70.7
Modificarea $L_{A10,1h}$	-	-		-	+1.1

NB BNL este nivelul de bază de zgomot 10m. Toate nivelele sunt în termeni $L_{A10,1h}$.

Semnificația modificărilor nivelului de zgomot este evaluată în baza:

0-1dB (A) – Neglijabil

1-3 dB (A) Minor

3-5 dB (A) Moderat

5+ dB (A) Major.

Evaluare

Rezultatele exercitării modelelor pentru cele trei scenarii sunt prezentate în Tabelul 13-8 de mai jos.

Tabelul 13-8 Zgomot mediu – București (o medie de 18 ore)

	2007	2013				2027			
		DN	DM	DS	DS3	DN	DM	DS	DS3
dB	62.80	63.79	63.45	63.24	63.15	66.07	65.79	65.28	65.14
	Reducere nivel zgomot comparative cu sc DN		0.334	0.544	0.639		0.278	0.787	0.933

Punctele cheie din tabel sunt:

În 2013 scenariile DM, DS și DS3 (Policy) duc spre o reducere a zgomotului (în comparație cu scenariul DN pentru perioada respectivă). Reducerea este evaluată ca neglijabilă;

În 2027 scenariile DM, DS și DS3 (Policy) duc spre o reducere a zgomotului (în comparație cu scenariul DN pentru perioada respectivă). Reducerea este evaluată ca neglijabilă;

13.6.4 Evaluarea mediului – calitatea aerului

Prezentare

Calitatea aerului a devenit o problemă stringentă în anii 1990, în special datorită problemelor referitoare la sănătatea umană.

Transportul rutier este una din sursele majore de poluare locală a aerului, în special în zonele urbane, emisiile de la traficul rutier, combinate cu ocaziile dispersiei slabe a atmosferei, pot face o contribuție semnificativă la concentrația de poluare. O mare densitate de drumuri cu o suprafață mică pot duce la episoade ocazionale de poluare intensă.

Emisiile din sursele de transport rezultă din diferite tipuri de procese de combustie și includ:

Oxid de azot (NO_x)

Monoxid de carbon (CO)

Hidrocarburi (HC)

Dioxid de sulf (SO₂)

Dioxid de carbon (CO₂)

Abordare

Modelul de transport a fost utilizat pentru evaluarea emisiilor identificate mai sus în cele trei scenarii. Acestea includ evaluarea de bază la 2007 și apoi evaluarea scenariilor din 2013 și 2027.

În VISUM, emisiile de trafic ale vehiculelor sunt determinate în baza procedurii de calcul *Pollutin-Emis* (bazat pe factorii de emisie ai Biroului Federal Elvețian pentru Mediu).

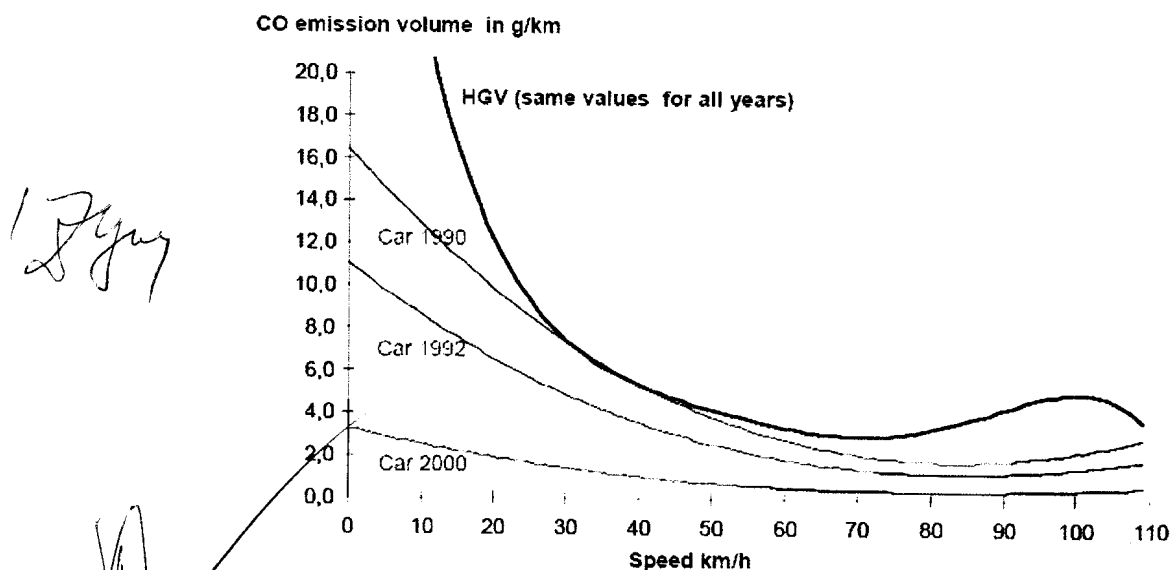
Calculul valorilor emisiilor poluante este efectuat intern de către program în baza direcției; valorile de volum pentru ambele direcții vor fi adăugate mai târziu. Rezultatul este afișat în secțiunea de volum.

Emisiile sunt calculate pentru fiecare mașină și fiecare camion (HGV) cu fiecare valoare multiplicată cu numărul de vehicule (legătura de volum pentru HGV sau mașini). Aceste sume parțiale sunt apoi totalizate.

Acest model de calcul se bazează pe factorii de emisie ai Biroului Federal Elvețian pentru Mediu (BUS) pentru poluanți NO_x, CO, HC și SO₂ pentru mașini și HGV. Pentru fiecare poluant este utilizată o curbă de regresie.

Măsurătorile recente au arătat că valorile factorilor actuali sunt generate supraestimând 1990 factorii de calcul, datorită schimbării parcului de vehicule (mai multe mașini utilizate cu convertoare catalitice) vor contribui la scăderea volumului per vehicul. Ultimii factori elvețieni de emisie iau această schimbare în calcul, cu modificarea pentru anii 1992 și 2000. Polinomul de aproximare a emisiilor relativ la viteză arată următoarea desfășurare pentru CO pentru diferiți ani:

Figura 13-2 CO Modelul de calcul al emisiilor



Rezultate

Rezultatele modelului sunt prezentate în Tabelul 13.18 și 13. 19 mai jos. Acestea prezintă prevederea valorilor zilnice ale emisiilor (kg/zi) pentru substanțele identificate în secțiunea de prezentare sub trei scenarii pentru mașini/taxiuri și vehicule de marfă.

Pentru mașini/taxiuri, punctele cheie sunt:

Pentru 2013 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 10% a CO;

Scenariul DS3 sau DS Policy prezintă o reducere a emisiilor față de scenariul DN în 2013, de exemplu o reducere de 14.7% a emisiilor de CO.

Pentru 2027 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 15.5% a CO₂, și

Pentru 2027 scenariul DS3 sau DS Policy prezintă o reducere a emisiilor, de exemplu de 19.7% pentru CO₂.

Pentru vehiculele de marfă, punctele cheie sunt:

Pentru 2013 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 12% a CO;

Pentru 2013 scenariul DS3 sau DS Policy prezintă o reducere a emisiilor în comparație cu scenariul DN, de exemplu cu 13% pentru CO

Pentru 2027 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 27% a HC.

Pentru 2013 scenariul DS3 sau DS Policy prezintă o reducere a emisiilor în comparație cu scenariul DN, de exemplu cu 28% pentru HC

Zgry

Tabelul 13-9 Poluanți mașini/taxiuri (kg/zi) – București

	2007	2013						2027					
	DN	DN	DM	DS	% diff DS & DN	DS3	%diff DS3&DN	DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN
NO _x	1961	2397	2424	2430	1.35	2346	-2.15	3162	3203	3287	3.95	3175	0.41
CO	9658	13538	13052	12173	-10.08	11547	-14.71	21780	20764	17958	-17.55	17009	-21.90
HC	1187	1655	1600	1498	-9.53	1422	-14.11	2670	2546	2214	-17.11	2097	-21.46
SO ₂	357251	481175	470076	448011	-6.89	427231	-11.21	745622	718466	647122	-13.21	615849	-17.40
CO ₂	1112506	1477124	1447158	1388470	-6.00	1325680	-10.25	2381331	2263905	2012197	-15.50	1911231	-19.74

Tabelul 13-10 Poluanți – Vehicule de marfă –(kg/zi) București

	2007	2013						2027					
	DN	DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN	DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN
NO _x	10477	14705	14632	14659	-0.31	14659	-0.31	26551	25994	25978	-2.16	25965	-2.21
CO	7069	11585	10829	10193	-12.02	10049	-13.25	27019	24325	20382	-24.57	20052	-25.79
HC	5037	8197	7682	7237	-11.71	7136	-12.95	19953	17716	14561	-27.02	14294	-28.36
SO ₂	953354	1358755	1339003	1332443	-0.54	1330679	-2.07	2509591	2429780	2368628	-5.62	2363966	-5.80
CO ₂	300681	443025	428875	420429	-10.10	418457	-5.55	916185	850120	771100	-15.84	764899	-16.51

14 Program de implementare

14.1 INTRODUCERE

Prezenta componentă a studiului implică dezvoltarea planurilor de implementare pe o durată de 20 de ani. Acest lucru implică dezvoltarea pe termen scurt, mediu și lung.

Pe lângă acestea, ar putea exista proiecte „quick-win” pe care orașul le- a luat deja în considerare, care le permit să ia o rută „fast track” spre implementare și construcție.

Proiectele „quick-Win” sunt identificate de obicei într- o etapă incipientă și, dacă este posibil, în Etapa de Demarare. Acestea vor forma o parte din programul consolidat pentru

dezvoltarea a principalelor planuri de transport urban. Costurile, prioritățile și programele de implementare vor fi înregistrate pentru fiecare din aceste proiecte „fast track”.

Proiectele tipice „quick win” pot include planuri de parcuri, administrarea traficului, administrarea cererii, eliminarea „strangulării” circulației, măsuri de eliminare a secțiunilor de drum periculoase, etc.

Dezvoltarea strategiei pe termen scurt, mediu și lung va necesita diverse componente dezvoltate

mai sus. Rezultatele de modelare a circulației vor fi folosite pentru identificare planurilor de program viabile care ar putea face această strategie să funcționeze.

Strategia pe termen scurt va trebui să fie dezvoltată într- un Plan de Acțiune pentru investițiile cu prioritate

și alte măsuri necesare urgent. Programul va fi implementat în perioada din intervalul 2007 - 2013, corespunzând perioadei de implementare a Programelor Strategice Operaționale din România. Programul include o strategie de implementare prioritară cu participarea la cheltuieli și beneficii.

Măsurile pe termen mediu și lung vor fi identificate din dezvoltarea strategiei de ansamblu. Acestea pot include măsuri de administrare de cereri dintr- un vast domeniu, îmbunătățiri pe o scară mai largă la serviciile de transport public cu autobuzul și o prevedere de infrastructură majoră.

Măsurile se vor concentra în jurul următoarelor probleme:

Administrarea cererii; decongestionarea traficului la ore de vârf, străzi cu benzi speciale (șosele de centură), tarifarea supraîncărcărilor, tarifarea drumului, etc.

Principala întărire instituțională

Principala extindere la sistemele de tramvai și metro

Principalele noi autostrăzi, etc

Implementarea de rețele eficiente de transport cu tramvaiul și trolebuzul necesită luarea în considerare a

naturii și a caracteristicilor principalelor fluxuri pentru care sunt proiectate. Spre deosebire de vehiculele rutiere, serviciile de transport publice nu pot fi schimbate dintr-o zonă în alta imediat când este nevoie de o schimbare. Acestea sunt potrivite pentru mișcări intense care rămân la un nivel înalt pe parcursul întregii zile. Totuși, cu astfel de posibilități, serviciul poate varia – intervale în funcție de lungimea călătoriei (traseu scurt); cu servicii mai puțin frecvente se pot asigura traseele mai lungi la cea mai mare cerere sau când se mută la terminul de facilitare.

14.2 PROIECTE QUICK-WIN

În funcție de discuțiile cu Municipality, RATB și Metrorrex și pe baza analizei actualei situații, se propun următoarele proiecte "Quick-Wins":

Întreținerea ulterioară, actualizarea și modernizarea Modelului de Transport și a bazei de date pentru București în mod regulat pentru luarea în considerare a unor perfecționări ulterioare la urbanism, a unor dezvoltări socio- economice și a implementării proiectelor de infrastructură a transportului național strategic.

Pasajul denivelat Basarab, 2013 Do minimum (în curs)

Implementarea celei mai recente politici privind parcare a așa cum s- a convenit la nivelul Municipality

Culoarele prevăzute pentru autobuze: să îmbunătățească rețeaua de autobuze și să ofere pasagerilor timpi de călătorie îmbunătățiți; se propune o listă cuprinzătoare a culoarelor de autobuz cu prioritate. Acestea sunt incluse mai jos, dar urmează a fi ajustate într- o fază ulterioară:

Bd. Aerogarii - Piata Presei Libere

Piata Presei Libere-Bd. C-tin Prezan

Piata Romana - Str. C.A.Rosetti

Str. C.A.Rosetti - Piata Universitatii

Sos. Bucuresti-Ploiesti - Str. N. Caramfil

Bd. Aerogarii - Sos. Pipera

Str. N. Caramfil - Piata Charles de Gaulle

Bucur Obor – Str. Sportului

Bucur Obor – Bd. Carol

Sos. Mihai Bravu - Sos. Pantelimon

Sos. Pantelimon - Bd. N. Grigorescu

Bd. Basarabia - Bd. Th. Pallady

Str. Traian - Piata Alba Iulia

Piata Alba Iulia - Sos. Mihai Bravu

Sos. Mihai Bravu - Str. C-tin Brancusi

Str. Baba Novac - Str. Lucretiu Patrascanu

Str. C-tin Brancusi - Bd Basarabia
Piata Unirii - Piata Operei
Piata Unirii - Cal. Serban Voda
Cal. Serban Voda - Cal. Vacarestilor
Bd. Tineretului – Piata Sudului
Piata Sudului - Bd. Al. Obregia
Str. Nitu Vasile - Str. Turnu Magurele
Str. Valea Ialomitei – Drumul Sării
Str. Valea Argesului – Str. Brasov
Str. Valea Cascadelor - Piata Leul
Bd. Ion Mihalache – Gara de Nord
Cal. Grivitei – Piata Victoriei

Moderinzarea extinsă a Infrastructurii de Opreire în funcție de ierarhia opririlor

Implementarea actuală a sistemului UTC

Extinderea Proiectului BTMS (integrat UTC, PTM & CCTV)

Siguranța drumului:

Îmbunătățirea Siguranței Pietonilor, 1 din 4: Introducerea de treceri pietonale suplimentare între legături.

Îmbunătățirea Siguranței Pietonilor, 2 din 4: Îndepărtarea vehiculelor parcate adiacent de trecerile de pietoni.

Îmbunătățirea Siguranței Pietonilor, 3 din 4: Pietonizare.

Îmbunătățirea Siguranței Pietonilor, 4 din 4: Reducerea circulației în zonele rezidențiale și în cele cu case.

14.3 STRATEGIA PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

Strategia pe termen scurt, mediu și lung este prezentată mai jos.

14.3.1 Proiectele pentru finalizarea Inelului Central

Pe Inelul Central (Intern), condițiile s- au înrăutățit în ultimi ani, reflectind creșterea ridicată a numărului de vehicule înregistrate. Rondul Central este format dintr- o rețea de străzi și bulevarde care nu sunt continue pe întreaga secțiune. Numărul de culoare se schimbă fără a se lua în calcul intensitatea traficului, uneori într- o creștere sau scădere subită. Rondul Central (Intern) este încă nefinalizat (lucrările la pasajul Basarab sunt încă în desfășurare), parțial din cauza unor dificultăți fizice precum liniile de cale ferată.

Inelul Central include următoarele străzi: Șos. Ștefan cel Mare – Șos. Mihai Bravu – Bulevardul Tineretului - Serban Voda – Șos. Viilor – Șos. Progresului – Șos. Grozavesti – Șos. Orhideelor – Bulevardul Titulescu– Iancu de Hunedoara.

Municipalitatea a propus următoarele proiecte în timpul ședinței comune din data de 1 noiembrie 2007:

Nr	Proiect	Scenario			
		DM 2013	DS si DSPolicy 2013	DM 2027	DS si DSPolicy 2027
FINALIZAREA INELULUI INTERN					
1	Pasaj Piața Munci - Dudești - Camil Ressu	-	-	-	DA
2	Modernizarea pasajului Pieței Muncii	DA		-	-
3	Modernizarea pasajului Iancului /Mihai Bravu		DA	-	-
4	Reconfigurarea pasajului pieței Victoriei	DA		-	-
5	Pasajul Basarab	DA	-	-	-
6	Pasajul Grozavești - Razoare- Calea Rahovei	-	DA	-	-
7	Pasajul Calea 13 Septembrie / Panduri - Tudor Vladimirescu	-	-	-	DA
8	Pasajul Tudor Vladimirescu/ Rahovei - Cosbuc	-	-	-	DA
9	Noua legătură Progresului - Viilor	-	DA	-	-
10	Pasajul Pieței Sudului	-	DA	-	-
11	Pasajul Splaiul Unirii – Șos. Mihai Bravu	-	DA	-	-

14.3.2 Proiectele pentru completarea Inelului Median

Bucureștiul este un centru semnificativ de plecări și sosiri, precum și principalul punct nodal rutier pentru circulația de tranzit internațională și națională. Lipsa de rute alternative pentru traversarea orașului dintr-o parte în cealaltă este o caracteristică pentru București. O soluție pentru traficul care străbate orașul este închiderea Rondului Mijlociu. În prezent, numai o parte a Inelului Median a fost finalizată, în timp ce alte secțiuni importante lipsesc încă.

Inelul Median include următoarele secțiuni:

Secțiunea 1: Bulevardul Chisinau – Bulevardul Nicolae Grigorescu;

Secțiunea 2: Strada Ion Iriceanu – Strada Turnu Magurele – Strada Luica – Strada Alexandru Anghel;

Secțiunea 3: Strada Brașov – Strada Lujerului – Bulevardul Virtutii – Calea Crangași - Strada Turda – Bulevardul Averescu – Bulevardul Prezan

Municipalitatea a propus următoarele proiecte în timpul ședinței comune din data de 1 noiembrie 2007:

Nr	Proiect	Scenario			
		DM 2013	DS si DSPolicy 2013	DM 2027	DS si DSPolicy 2027
COMPLETARE INEL MEDIAN					
12	Strapungere Splai Dudescu -Oltenitei Road	DA	-	-	-
13	Largire strada Luica si Tr.Magurele intre Giurgiului si Berceni)	DA	-	-	-
14	Strapungere intre strada Brasov si Soseaua Alexandriei cu pasaj la traversarea strazii Brasovsi a Blvd-ului Ghencea	DA	-	-	-
15	Strapungere intre Alexandru Anghel - Alexandriei	-	-	-	DA
16	Largirea strazii Fabrica de Glucoza	-	DA	-	-



Handwritten signature

Handwritten signature

14.3.3 Largire strazi / strapungeri

Nr	Proiect	Scenariul			
		DM 2013	DS si DSPolicy 2013	DM 2027	DS si DSPolicy 2027
LĂRGIREA STRĂZILOR ȘI NOI LEGĂTURI					
17	Lărgirea Buzesti – Berzei - Vasile Parvan -Hasdeu	DA	-	-	-
18	Nouă legătură Hasdeu - Uranus -Calea Rahovei	-	-	DA	
19	Modernizarea și lărgirea Bulevardului Expozitiei	-	-	-	DA
20	Lărgirea Căii Grivitei între Piața Chibrit și intersecția Șos. Chitilei cu Bd. Bucurestii Noi inclusive extinderea podului de cale ferată Bucuresti-Constanta	-	DA	-	-
21	Extinderea străzii 1 Mai între strada Sibiu și Drumul Sarii		DA	-	-
22	Modernizarea și lărgirea pe patru culoare a străzilor din București prin pasaje	DA	-	-	-
23	Lărgirea Nitu Vasile (Obregia – C. Brancoveanu)	-	-	-	DA
24	Lărgirea C-tin Brancoveanu (Nitu Vasile – Str. Tr. Magurele)	-	-	-	DA
25	Lărgirea Străzii Traian	-	-	-	DA
26	Reabilitarea trotoarelor și tramvaiului pe Bd. L. Rebreanu	-	DA	-	-
27	Lărgirea Șos. Pipera prin pasaj la Alexandru Serbanescu/ Barbu Vacarescu (pe construcție se află pasajul feroviar București - Constanța)	-	DA	-	-
28	Lărgirea străzii Jandarmeriei				DA
29	Legătură între D-na Ghica și Chisinau	DA		-	-
30	Legătură la Bdul Nicolae Grigorescu – Splai Dudescu	-	DA	-	-
31	Pasajul Doamna Ghica- Șos. Coletina	DA	-	-	-
32	Intersecția Razoare	-	DA	-	-

12/11/2017

14.3.4 Legături la autostrăzi si alte intrari in Municipiul Bucuresti

Bucureștiul este punctul de plecare a șapte drumuri naționale dintre care cinci sunt drumuri europene (drumurile E), două autostrăzi și un punct nodal de autostrăzi pentru coridoarele Pan Europene de transport IV și IX. Lucrările la o nouă autostradă București – Ploiești – Brașov sunt în desfășurare. Pentru a asigura o rută alternativă de acces la

din autostradă, sunt necesare câteva legături care să se includă în dezvoltarea viitoare a rețelei de străzi.

Municipalitatea a propus următoarele proiecte în timpul ședinței comune din data de 1 noiembrie 2007:

Nr	Proiect	Ipoteza			
		Finalizare minimă 2013	Finalizare aproximativă 2013	Finalizare minimă 2027	Finalizare minimă 2013
	LEGĂTURI LA AUTOSTRĂZI ȘI ALTE INTRARI IN MUNICIPIUL BUCUREȘTI				
38	Legătură între Splaiul Dudescu – Autostrada București -Constanța	DA	-	-	-
39	Legătură între Splaiul Independentei – Ciurel –Autostrada A1 București – Pitesti	DA	-	-	-
40	Legătură la Prolungirea Ghencea – Domnesti	DA	-	-	-
41	Legătură între Bd. Brancoveanu – drumul național 5, Buc.-Giurgiu		-	-	DA
42	Pătrunderea pe Bdul Timisoara	DA	-	-	
43	Pătrunderea pe autostrada București - București-Brașov	-	-	-	DA
44	Lărgirea și pătrunderea pe Strada Biharia între Bulevardul Aeorgarii și Șos. Nisipoasa	-	-	-	DA
45	Pătrunderea pe Șos Progresului din șos Constantin Istrati, intrarea la Șos. Giurgiului peste Șoseaua Bercenarului (de- a lungul liniei ferate)	-	-	-	DA
46	Pasaj între Bulevardul Aviatorilor și Strada N. Caramfil, drum la Șos. Pipera	-	-	-	DA
47	Reconfigurarea Splaiului Independentei între Piața Operei și Bulevardul Națiunilor Unite	-	-	-	DA
48	Modernizarea și lărgirea Șos. Berceni - Aparatorii Patriei printr- un pasaj peste linia de cale ferată	DA	-	-	-

14.3.5 Transport public: tramvaie

În ceea ce privește rețeaua de Tramvaie, în special, s- au înaintat următoarele propuneri de infrastructură.

Rețea de Legături Centrale peste Piața Unirii de la B-dul Regina Maria la B- dul Corneliu Coposu (2013 Finalizare minimă)

Rețea de Legături Centrale de la Calea Plevnei spre Piața Unirii (2013 Finalizare aproximativă)

Nouă legătură de la B- dul Octavian Goga către Piața Traian via Str Traian (2013 Finalizare aproximativă)

Cu aceste legături suplimentare implementate, rețeaua de tramvai poate fi reîntrebuințată generând noi frecvențe (urmează a se ajusta la un stadiu ulterior).

În plus, s- a sugerat ca alte rute axiale sunt promovate necesitând o infrastructură adițională majoră. Acestea sunt enumerate mai jos:

Legătura de la Gard de Nord via Fara Basarab. Sos Grozavesti, Sos Panduri, Bd Tudor Vladimirescu, Sos Vilior spre Eroii Revolutiei (2027 Finalizare aproximativă)

Legătura de la Colentina spre via Sos Fundeni, Pantelimon, Bd N Grigorescu, Dudesti, Sos Vitan Barzsti, Aparatorii, Str. Lucia (2027 Finalizare aproximativă).

14.3.6 Transport public: troleibuze

În ceea ce privește rețeaua de Troleibuze, în special, s- au înaintat următoarele propuneri de infrastructură.

Extinderea cablurilor de troleibuze de- a lungul Str Apusului din Piata Sudului spre Piata Unirii (2013 Finalizat minimum)

Extinderea trolebuzelor de- a lungul Bdului. I.C Bratianu, Bdului. Balcescu, Bdului. G. Magheru, Calea Dorobantilor, Bdului. Aviatorilor, Bdului. C Prezan, Sos Kiseleff, Polegarfei și Bdului Jiulu, creând o legătură de troleibuze la nord (2013 Finalizat minimum)

Cu aceste legături suplimentare implementate, rețeaua de trolebuz poate fi reîntrebuințată generând noi frecvențe (urmează a se ajusta la un stadiu ulterior).

14.3.7 Transport public: autobuzele

În ceea ce privește autobuzele, nu s- a preluat o revizuire cuprinzătoare a rețelei de autobuze, deși, ca urmare a schimbărilor propuse pentru tramvaie și troleibuze, rețeaua convențională de autobuze va și modificată pentru a reflecta schimbare suportului de transport.

Îmbunătățire puncte de transfer la:

- Piata Unirii (2013 Finalizare aproximativă)
- Gara de Nord (2013 Finalizare aproximativă)
- Piata Obor (2013 Finalizare aproximativă)
- Eroilor (2013 Finalizare aproximativă); și
- Piața Sudului (2013 Finalizare aproximativă).

Park & Ride la Depoul MGB, Jilva, Banesea, Pacii, Republica, Otopeni, Republica, Pantelimon, Pipera, Bucurestii Noi, Policolor.

Mecanisme de taxare îmbunătățite

O strategie de informare a pasagerilor

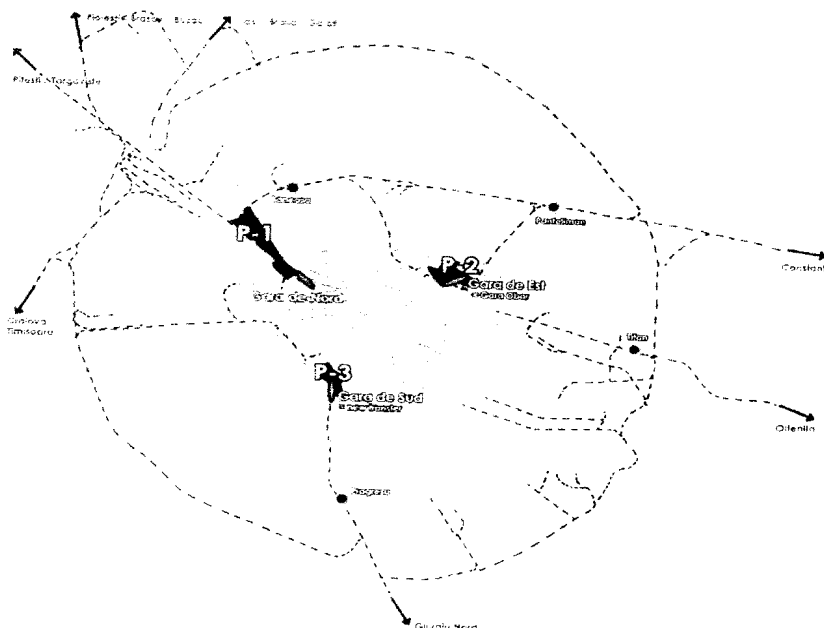
O inițiativă de marketing cuprinzătoare

Infrastructura Mijlocului de Transportului: Metroul

Pe dezvoltarea rețelei de metrou s- au înaintat următoarele propuneri de infrastructură:

1. Extensie 1 Mai – Laromet (2027 Finalizare prevazuta)
2. Extensie Nicolae Grigorescu – linia de centura (2027 Finalizare prevazuta)
3. Extensie linia 4: 1 Mai Aeroport Otopeni sau linie noua Pta Victoriei – Otopeni (2013 Finalizare prevazuta)
4. Extensie linia 4: Gara de Nord – Gara Progresul (2027 Finalizare prevazuta)
5. Linie noua Dr Taberei – Universitate – Pantelimon (2013 Finalizare prevazuta)
6. Linie noua Dr Taberei – P-ta Unirii – Pantelimon (2013 Finalizare prevazuta)
7. Linie noua Soseaua Alexandriei – Colentina (2027 Finalizare prevazuta)
8. Linie noua (inchidere inel) Crangasi – Dristor prin zona de sud vest a orasului (2027 Finalizare prevazuta)
9. Extensie Industriilor – Carrefour Militari (2027 Finalizare prevazuta)
10. Modernizare linii 1, 2, 3 concomitent cu marirea/indesirea nr de statii (2027 Finalizare prevazuta)

Este de asemenea important sa se considere proiectul de "Dezvoltare Integrata a Transportului Feroviar in Municipiul Bucuresti" astfel:



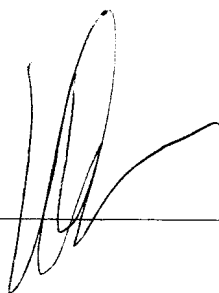
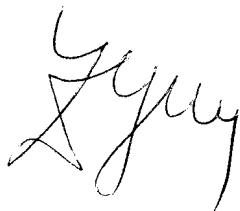
unde cele trei puncte de acces la rețeaua feroviara notate P-1, P-2, P-3 pot fi considerate ca puncte nodale de transfer, ideal amplasate pentru un acces facil. Se propune implementarea proiectului in Scenariul DS Policy 2027.

În continuare, se vor avea în vedere și noi stații pe liniile existente. Noile stații se vor afla în cele deja existente pentru a reduce distanța dintre stațiile existente care se vor realiza după 2013.

14.3.8 Autoritatea Transportului Public

Pentru a îmbunătăți luarea deciziei cu privire la transportul public, trebuie să introducă o Autoritate a Transportului Public care să cuprindă sarcini bine definite și autorități care au fost însărcinate de reglementări legale. Aceste sarcini și autorități se referă la așa-numitele decizii tactice, în special: rute, linii, programe, specificații ale produselor și ofertarea și contractarea de operatori.

În tabelul de mai jos, se face o specificație ulterioară din diverse elemente ale celor trei nivele și pentru fiecare element, se indică dividerea responsabilității acum și pentru situația viitoare propusă.



Tabel 14-1 Nivelul de luare a deciziei

Nivelul deciziilor	Municipalitatea		ATP	Operatori	
	În prezent	În viitor	În viitor	În prezent	În viitor
Nivel strategic: (ce scopuri au pentru a fi realizate)	Scopurile generale ale transportului public Domeniul de servicii Grupuri țintă Caracteristicile generale ale produsului	Scopurile generale ale transportului public Domeniul de servicii Grupuri țintă Caracteristicile generale ale produsului			
	Specificații		Specificațiile produsului		
Nivel tactic: (ce produs poate ajuta la realizarea scopurilor)	Forme Rute, rețea, program Taxe Vehicule Condiții de muncă Calitatea produsului		Forme Rute, rețea, program Taxe Vehicule Condiții de muncă Calitatea produsului		
					Organizarea producției actuale de transport
Nivel operațional: (cum se produce produsul)	Productivitate Administrarea personalului Reînnoirea autovehiculelor Achiziționarea materialelor peste anumite sume			Înregistrarea vehiculelor și personalului Întreținerea vehiculelor Achiziționarea materialelor peste anumite sume	Înregistrarea vehiculelor și personalului Marketing și productivitate Administrarea personalului Întreținerea vehiculelor Reînnoirea autovehiculelor or Achiziționarea materialelor

14.3.9 ITS Urban

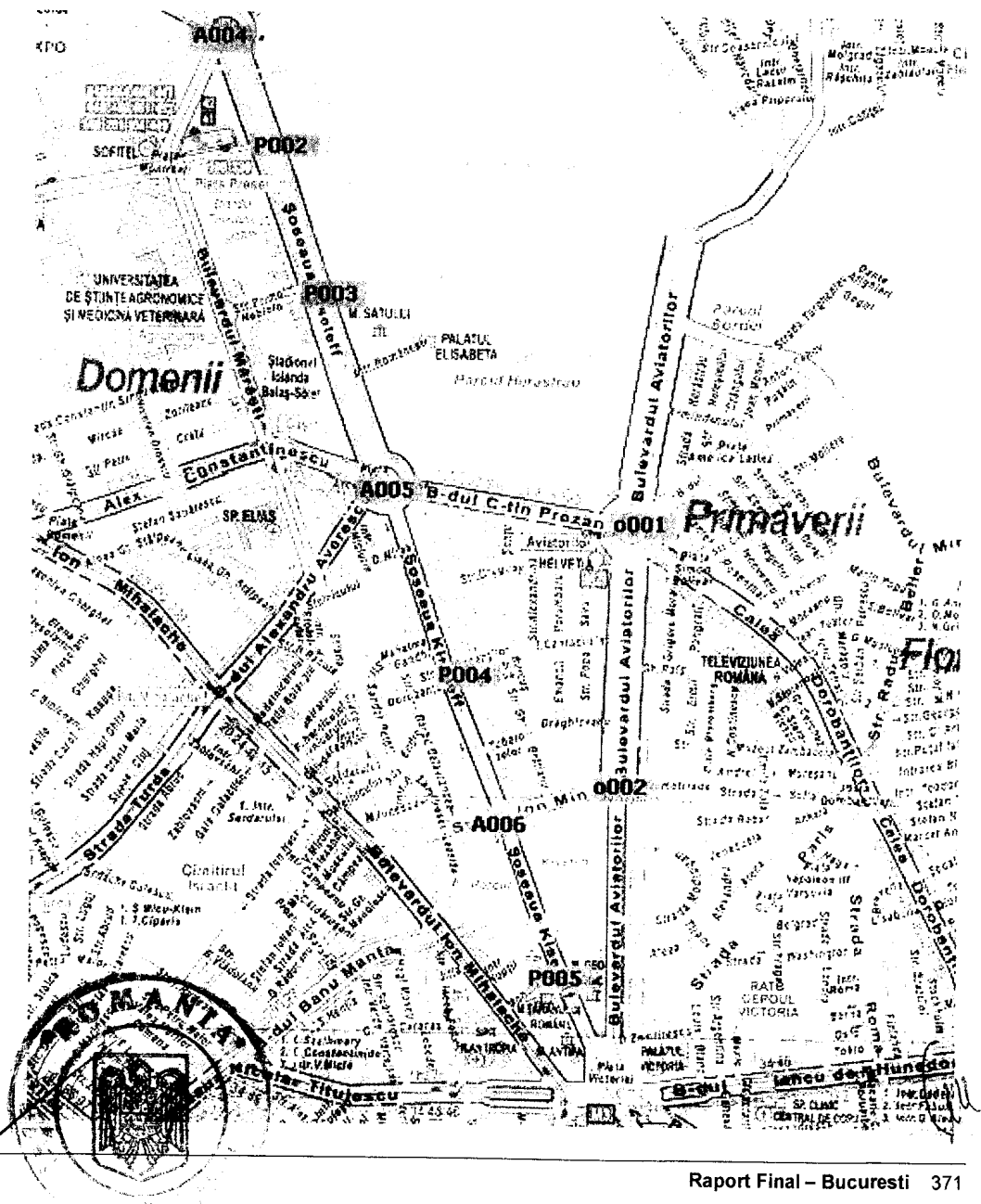
Extinderea Proiectului BTMS (integrat UTC, PTM & CCTV)

Sistemul de Administrare a Traficului în București (BTMS) se limitează inițial la zona centrală din cadrul Rondului Central (i.e. Soseaua Stefan cel Mare, Soseaua Mihai Bravu, Strada Progresului, Soseaua Grozavesti).

O extindere a BTMS a fost examinată ca parte a Studiului de Control a Traficului Urban din București în 2005 și a fost inclusă în ofertă ca o opțiune de cost. Extinderea Nordică extinde nordul de la Piața Victoriei spre Băneasa și aeroporturi. Mai jos sunt enumerate intersecțiile adiționale și trecerile de pietoni semnalizate:

Nr.	București UTC – Intersecții ale Extinderii de Nord
A001	Sos. Buc.Ploiesti - Aero. Baneasa
A002	Sos. Buc.Ploiesti – Bulevardul Aerogarii
A003	Sos. Buc.Ploiesti – Str. Elena Vacarescu
A004	Piața Presei Libere
A005	Piața Arcului de Triumf
A006	Sos. Kiseleff - Ion Mincu Street
o001	Bulevardul Ctin Prezan - Bulevardul Aviatorilor (Piața Charles de Gaulle)
o002	Bulevardul Aviatorilor – Strada Ion Mincu
No.	București UTC – Treceți Pietonale ale Extinderii de Nord
P001	Fantana Miorita
P002	Sos. Kiseleff – capătul Liniei de Tramvai 41
P003	Sos. Kiseleff – Strada Strandului
P004	Sos. Kiseleff - Strada Docentilor
P005	Sos. Kiseleff - Strada Monetariei

Figura 14-1 Sistemul de Administrare a Traficului în București – Zona Extinderii de Nord (parte)



Sistemul BTMS este propus pentru a fi accesibil atât din punct de vedere al extinderii zonei, cât și din punct de vedere a funcțiilor de administrare a circulației adiționale și a transporturilor. Acest sistem, care va furniza Municipality instrumentele de bază pentru a implementa orice strategie de administrare a circulației, este considerat potrivit pentru oraș și suburbii. Strategia generală de operare pentru BTMS este de a oferi controlul semnalului adaptat la circulația în timp real cu prioritate la vehiculele de transport public.

14.3.10 Alt ITS Urban potențial pentru București

Unele orașe europene au implementat deja sau se gândesc să implementeze programe de Taxare a Participantului la Trafic sau de Taxare a Supraîncărcării pentru a reduce impactul pe care vehiculele îl au în cadrul unei rețele urbane limitate. Există două metode primare de taxare a supraîncărcării 1) taxarea accesului în zonă și 2) taxarea în funcție de distanță. Programul de Taxare a Supraîncărcării din Londra, de exemplu, folosește Taxarea simplă a Zonei, adică beneficiarul plătește o taxă zilnică fixă pentru a intra într-o anumită zonă centrală. Taxarea în funcție de distanță folosește navigarea prin satelit sau depistarea prin telefonul mobil pentru a măsura distanța străbătută și apoi îi taxează beneficiarul diverse onorarii în funcție de momentul din zi sau nivelul măsurat al supraîncărcării la momentul călătoriei. Există o orientare către taxarea în funcție de distanță, întrucât aceasta este considerată a fi mai corectă pentru utilizatori, deoarece se face în funcție de cât de mult vehiculul a călătorit în spațiul controlat, în timp ce alți utilizatori pot doar intra, parca și apoi pleca. Este important de notat că implementarea Taxării de Supraîncărcare necesită un studiu atent al impactului pe care un astfel de program îl poate avea asupra zonei controlate, precum și asupra împrejurimilor sale. Nu este scopul acestui raport de a descrie în detaliu sistemele de Taxare a Supraîncărcării.

Orice program de Taxare a Supraîncărcării pentru București ar necesita o investiție substanțială din partea Municipality pentru studii de fezabilitate și apoi implementarea și operarea. Din punct de vedere financiar, acesta ar depăși finanțarea proiectului BTMS. Pe lângă programul și tehnologia de Taxare a Supraîncărcării, ar fi nevoie de o investiție corespunzătoare într-un transport alternativ de înaltă calitate în cadrul zonei de control incluzând prevederea facilităților de Parcare și Conducere în afara centurii.

14.3.11 ITS Inter-Urban

ITS inter-urban include următoarele:

- Sisteme de Control a Autostrăzilor: Semnale de Control a Culoarului, Informații VMS,
- Sisteme de control a tunelelor și podurilor,
- Sisteme de taxare pe autostradă,
- Supraveghere CCTV a autostrăzilor,
- Puncte SOS cu telefon/ de ajutoare pe autostrăzi,
- Sisteme privind Fluxul și Numărul/ Clasificarea Vehiculelor,
- Supraîncărcarea și detectarea Incidentului,
- viteza.
- Informații meteorologice. ex. zăpadă, gheață, ceață, burniță, etc

14.3.12 Integrarea ITS și Centrul de de Control

Cooperarea dintre operatorii rețelei Naționale și Municipale este necesară pentru a evita ambuteiajele și supraîncărcarea acolo unde se întâlnesc două rețele. ITS poate fi folosit pentru a furniza instrumente de administrare a rețelei urbane, interurbane și a intersecțiilor unde acestea se unesc.

După cum se poate vedea în lista 6.2 de mai sus, sistemele de Control a Autostrăzilor angajează unele din aceleași elemente ale tehnologiei ITS ca și sistemele de Control al Traficului Urban. Așadar, există un scop în împărțirea de date între centrele de Control a Autostrăzii și Urban care ar fi în folosul amândorura. De exemplu:

Date CCTV de supraveghere a traficului.

Date privind Fluxul Traficului.

Rapoarte ale Incidentelor și Supraîncărcărilor.

Administrarea cererii, ex. Măsurarea Pantei

În București, diverse autorități administrează diverse părți ale rețelei de transport. De exemplu, Transportul Public din București este administrat de către RATB și Metroul București. RATB dezvoltă și rulează noul sistem de tichetare cu card fără contact în rețelele de autobuz, trolebuz și tramvai. Ar fi în avantajul pasagerilor în cazul în care același card ar folosi atât pentru metrou, cât și pe traseele locale suburbane.

Crearea Centrului de Control al Traficului și Transportului pentru oraș a fost admis de mai mulți ani, iar clădirile au fost studiate și evaluate în acest scop ca parte a Proiectului de Administrare a Traficului pe mai multe Sectoare din București. Faza de implementare a acestui proiect include nevoia de a dota o clădire pentru a opera ca Centrul de Control UTC, PTM și CCTV pentru Municipality. În cadrul aceluiași proiect, există o prevedere separată pentru a dota o Cameră de Control pentru operațiile RATB legate de MTP (Monitorizarea Transportului Public), deși această operațiune poate fi realizată chiar și din principală Cameră de Control.

O lecție învățată din Proiectul de Administrare a Traficului pe mai multe Sectoare din București este nevoia de a identifica un sponsor pentru teren și/ sau clădire pentru Centrul de Control într-o fază incipientă, deoarece poate fi nevoie să se proiecteze și să se contruiască o Clădire a Centrului de Control de la zero. Este de asemenea important să se identifice instituția sau instituțiile care vor opera sau întreține ITS în cadrul Centrului de Control și echipamentul și sistemele de comunicații de la marginea carosabilului. Un Centru de Control al Traficului furnizează mai mult decât o clădire care să găzduiască computerele centrale și echipamentul de comunicații, furnizează un cămin pentru toate aspectele funcțiilor și resurselor de Trafic și Transport.

14.3.13 Politica de parcare/ dezvoltare

Continuarea evaluării a nevoii de locuri de parcare și dezvoltarea ulterioară a sistemului de administrarea a parcarilor după implementarea actualei strategii/ program de parcare

14.3.14 Siguranța circulației

Planurile de Implementare sunt enumerate mai jos:

Se stabilește formatul național uniform pentru adunarea datelor privind accidentele rutiere care s-au soldat cu răniți.

Se stabilește procesul de audit pentru siguranța drumului pentru toate programele de drum.

Parcarea - Decriminalizarea parării.

Camera care înregistrează viteza.

Revizuirea Semnării.

Diverse inițiative ITS în alte planuri de implementare a Planului Principal.

CCTV în legătură cu UTC.

Pe baza informațiilor privind accidente de circulație din anul 2006 se propune un program de intervenție constând în 26 de măsuri care se adresează problemelor identificate. Aceste măsuri/intervenții constau cu precădere în măsuri locale de îmbunătățire a siguranței circulației utilizând măsuri de inginerie. Măsurile propuse sunt descrise în tabelul de mai jos.

Zyuy

[Signature]

[Signature]

Program de masuri de imbunatatire a sigurantei circulatiei, Bucuresti, 2007

Scheme No.	Location	No. Accs	Casualties	Fatal	Ser	Slight	Principal Cause	Scheme Summary
1.	Bldv Basarabia/Sos. Morarilor	3	4	0	0	4	Jaywalking	Install guardrail, refresh markings
2.	Sos. Bucuresti-Ploiesti, near No. 26	4	4	0	3	1	Jaywalking	Install guardrail
3.	Bldv Carol the First, near No. 268	3	3	1	2	0	Jaywalking	Install guardrail, refresh markings
4.	Sos. Colentina, near No. 83	3	3	1	2	0	Jaywalking	Install guardrail (both kerbs and median). Extend central refuges, refresh markings.
5.	Sos. Colentina/Sportului St.	4	6	0	3	3	Jaywalking	Install guardrail on median, move tram-stop flag, refresh markings.
6.	Bldv Eroilor, near Nos. 10-18	5	5	1	0	4	Jaywalking	Guardrail to all areas of junction where footway access is not required.
7.	Calea Ferentarilor, near Nos. 161-165	3	4	0	2	2	Excessive speed	New 40km/h speed limit with Radar Control warning signs.
8.	Sos. Fundeni near Nos. 252-258	4	4	1	1	2	Jaywalking	Install guardrail.
9.	Sos. Garii de Nord, near Nos 6-8	3	3	0	0	3	Jaywalking	Install guardrail.
10.	Bldv Iancu de Hunedoara near No. 1	3	3	0	0	3	Jaywalking	Install guardrail.
11.	Bldv Iuliu Maniu near Nos. 400-409	4	6	0	0	6	Failure to give way to other vehicles	Ban left turn in central reserve and physically enforce with bollards.
12.	Bldv Iuliu Maniu/Politehnicii St.	3	3	0	3	0	Failure to give way to pedestrians	Install rib-markings on approaches to pedestrian crossing
13.	Sos. Kiseleff near Nos. 81-90	4	4	2	2	0	Failure to give way to pedestrians	Install controlled crossings and rib markings.
14.	Bldv Alexandru Obregia/Nitu Vasile	3	4	1	1	2	Disobeying signals	Increase police presence
15.	Bldv Alexandru Obregia/Nitu Vasile	3	3	1	1	1	Jaywalking	Install guardrail to all sides of the junction except at controlled crossing points
16.	Sos. Pantelimon/Bldv Chisinau	5	5	0	1	4	Disobeying signals	Increased police presence.
17.	Sos. Pantelimon near Nos. 252-260	3	3	0	2	1	Jaywalking	Relocate pedestrian crossing.
18.	Sos. Pantelimon/Baicului St.	3	3	1	1	1	Jaywalking	Install guardrailing at kerbs and on median. Refresh markings.
19.	Sos. Petricani near Nos. 34-46A	5	5	1	1	3	Excessive speed	Install speed camera signs (enforced by mobile teams).
20.	Sos. Petricani near Nos. 40-46A	3	3	0	2	1	Jaywalking	Install guardrailing.
21.	Bldv Preciziei, near Nos. 4-6	4	4	0	2	2	Failure to give way to pedestrians	Install rib markings on approaches to pedestrian crossing. Install illuminated warning signs at crossing.
22.	Av. Alexandru Serbanescu St. near Nos 45-54	6	6	0	1	5	Failure to give way to pedestrians	Install rib markings on approaches to pedestrian crossing. Install illuminated warning signs at crossing (to replace existing, non-illuminated, warning signs).
23.	Sos. Stefan cel Mare near No. 34	3	3	1	1	1	Jaywalking	Install guard rail, refresh markings.
24.	Taberei Rd, near Nos. 90-96	4	4	1	1	2	Jaywalking	Install an additional pedestrian crossing.
25.	Stirbei Voda S/Calea Plevnei	3	5	0	0	5	Failure to give way to other vehicles	Increase police presence
26.	Bldv Timisoara/Romancierilor St	3	4	0	0	4	Failure to give way to pedestrians	Replace existing pedestrian warning signs with illuminated warning signs.
27.	Calea Vacaresti/Pridvorului St	4	4	0	0	4	Jaywalking	Install guardrailing to central reserve, install ribmarkings, move tram-stop flag.
28.	Calea Vacaresti/Pridvorului St	3	3	0	3	0	Failure to give way to pedestrians	See scheme no. 27
29.	Calea Vitan near Nos. 32-34	4	6	0	5	1	Jaywalking	Install ped island by service road and ribmarking, plus additional warning signs.

Este evident ca Municipiul Bucuresti abordeaza sistematica masurilor de siguranta a circulatiei. Masurile implementate dau rezultatele asteptate si numai trei locatii dintre cele analizate in 2006 trebuiesc reconsiderate in anul 2007.

Este posibil ca programul de masuri sa poata fi imbunatatit prin analize mult mai detaliate, de exemplu in cazul traversarii neregulamentare de catre pietoni.

Programul de masuri poate de asemenea sa beneficieze de o varietate mai mare de masuri, de exemplu prin camere video care sa inregistreze autoturismele care nu respecta culoarea semaforului.

14.4 IMPACTUL DE MEDIU AL IMPLEMENTĂRII IPOTEZELOR PENTRU 2013 ȘI 2027

Rezultatele modelului sunt prezentate în Tabelul 14.2 și 14.3 mai jos. Acestea prezintă prevederea valorilor zilnice ale emisiilor (kg/zi) pentru substanțele identificate în secțiunea de prezentare sub trei scenarii pentru mașini/taxiuri și vehicule de marfă.

Pentru mașini/taxiuri, punctele cheie sunt:

Pentru 2013 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 10% a CO;

Scenariul DS3 sau DS Policy prezinta o reducere a emisiilor fata de scenariul DN in 2013, de exemplu o reducere de 14.7% a emisiilor de CO.

Pentru 2027 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 15.5% a CO₂, si

Pentru 2027 scenariul DS3 sau DS Policy prezinta o reducere a emisiilor, de exemplu de 19.7% pentru CO₂.

Pentru vehiculele de marfă, punctele cheie sunt:

Pentru 2013 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 12% a CO;

Pentru 2013 scenariul DS3 sau DS Policy prezinta o reducere a emisiilor in comparatie cu scenariul DN, de exemplu cu 13% pentru CO

Pentru 2027 scenariul DS prezintă o reducere a majorității emisiilor în comparație cu DN pentru aceeași perioadă – de exemplu, o reducere de 27% a HC.

Pentru 2013 scenariul DS3 sau DS Policy prezinta o reducere a emisiilor in comparatie cu scenariul DN, de exemplu cu 28% pentru HC

Tabelul 14-2 Poluanți mașini/taxiuri (kg/zi) – București

	2007	2013						2027					
		DN	DM	DS	% diff DS & DN	DS3	%diff DS3&DN	DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN
NOx	1961	2397	2424	2430	1.35	2346	-2.15	3162	3203	3287	3.95	3175	0.41
CO	9658	13538	13052	12173	-10.08	11547	-14.71	21780	20764	17958	-17.55	17009	-21.90
HC	1187	1655	1600	1498	-9.53	1422	-14.11	2670	2546	2214	-17.11	2097	-21.46
SO2	357251	481175	470076	448011	-6.89	427231	-11.21	745622	718466	647122	-13.21	615849	-17.40
CO2	1112506	1477124	1447158	1388470	-6.00	1325680	-10.25	2381331	2263905	2012197	-15.50	1911231	-19.74

Tabelul 14-3 Poluanți – Vehicule de marfă –(kg/zi) București

	2007	2013						2027					
		DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN	DN	DM	DS	% diff DS&DN	DS3	%diff DS3&DN
NOx	10477	14705	14632	14659	-0.31	14659	-0.31	26551	25994	25978	-2.16	25965	-2.21
CO	7069	11585	10829	10193	-12.02	10049	-13.25	27019	24325	20382	-24.57	20052	-25.79
HC	5037	8197	7682	7237	-11.71	7136	-12.95	19953	17716	14561	-27.02	14294	-28.36
SO2	953354	1358755	1339003	1332443	-1.94	1330676	-2.07	2509591	2429780	2368628	-5.62	2363966	-5.80
CO2	300681	443025	428875	420429	-5.10	418457	-5.55	916185	850120	771100	-15.84	764899	-16.51

14.5 REZULTATELE ANALIZEI COST- BENEFICIU

Rezultatele Analizei Cost- Beneficiu

City/ scenario	Internal Rate of Return %		Net present value (x € 1 million)		Pay out period (years)	
	65% ')	0% ')	65% ')	0% ')	65% ')	0% ')
Bucharest						
DM 2013	- 0,11	?	272	1,507	20,2	57,8
DS1 2013	51,10	17,13	- 2,860	- 1,820	2.0	5.6
DS3 2013	97,25	33,94	- 5,947	- 4,907	1.0	2.9
DM 2027	141,46	49,49	- 3,124	- 2,759	0.7	2.0
DS1 2027	150,52	52,67	- 19,648	- 17,500	0.7	1.9
DS3 2027	170,06	59,52	- 22,348	- 20,200	0.6	1.7

Tabelul de mai sus indică că rezultate foarte pozitive se pot obține prin implementarea de investiții în București în ambele ipoteze. Chiar și fără o alocare, investițiile sunt profitabile. Acest lucru poate fi explicat de beneficiile ridicate de la durata de timp pentru călători ca urmare a reducerii actualei congestii a traficului.

14.6 CONCLUZII SI RECOMANDARI

CONCLUZII

Concluzia principala a studiului este ca in cadrul Municipiului Bucuresti se inregistreaza o cerere ridicata de mobilitate dupa cum este ilustrat de observatiile si datele din anul de baza. Principalii promotori ai mobilitatii in crestere sunt cresterea gradului de motorizare, a veniturilor si a locurilor de munca. Conditile de traffic arata un nivel ridicat de congestii pe arterele principale din Municipiul Bucuresti dupa cum este ilustrat de catre analiza nivelului de serviciu.

Scenariile de perspectiva au fost elaborate realizand un echilibru intre dezvoltarea retelei rutiere si a transportului public, in paralel cu implementarea sistemelor de management de traffic. Au fost testate de asemenea masuri specifice de reducere a utilizarii autoturismului.

Scenariul "Do Nothing" arata ca, daca nu se vor implementa proiecte sau masuri de dezvoltare, congestia traficului va atinge un nivel foarte ridicat in anii 2013 si 2027, blocand practice reseaua strategica a Municipiului Bucuresti.

Scenariul "Do Minimum" are ca efect, prin implementarea proiectelor si masurilor aferente, imbunatatirea nivelului de serviciu si a accesibilitatii. Timpul total petrecut in traffic se reduce in anul 2013 cu 4.2% atat pentru utilizatorii autoturismului cat si pentru utilizatorii transportului public, iar in anul 2027 se estimeaza o reducere cu 7% pentru utilizatorii autoturismului si cu 7.8% pentru utilizatorii transportului public fata de scenariul DN. Impactul asupra mediului arata o reducere cu 2% a emisiilor de CO₂ in anul 2013 si cu 4.9% in anul 2027 fata de scenariul DN in cazul autoturismelor. Reducerea timpului total de deplasare cu autoturismul reprezinta un efect combinat al imbunatatirii nivelului de serviciu si al transferului de la autoturism la transportul public, si arata beneficiile implementarii scenariului DM fata de scenariul DN.

Viteza medie de deplasare a traficului auto creste cu 4.4% in 2013 si cu 7.4% in 2027 fata de scenariul DN.

Scenariul "Do Something" arata ca prin implementarea proiectelor si masurilor aferente timpul total petrecut in traffic se reduce cu 11.5% pentru autoturisme (veh-ora) si cu 6.7% pentru transportul public (calatori-ora) in anul 2013, si cu 22.6% pentru autoturisme (veh-ora) si cu 22% pentru transportul public in anul 2027 fata de scenariul DN.

Impactul asupra mediului arata o reducere cu 6% a emisiilor de CO₂ in anul 2013 si cu 15% in anul 2027 fata de scenariul DN in cazul autoturismelor. Reducerea timpului total de deplasare cu autoturismul reprezinta un efect combinat al imbunatatirii nivelului de serviciu si al transferului de la autoturism la transportul public, si arata beneficiile implementarii scenariului DM fata de scenariul DN.

Viteza medie de deplasare a traficului auto creste cu 12.1% in 2013 si cu 27.6% in 2027 fata de scenariul DN.

Scenariul "Do Something Policy" arata ca prin implementarea proiectelor si masurilor aferente timpul total petrecut in trafic se reduce cu 16.5% pentru autoturisme (veh-ora) si cu 5% pentru transportul public (calatori-ora) in anul 2013 (si aceasta datorita unei "deplasari" catre transportul public), si cu 27.2% pentru autoturisme (veh-ora) si cu 19.7% pentru transportul public in anul 2027 fata de scenariul DN.

Impactul asupra mediului arata o reducere cu 14.1% a emisiilor de CO2 in anul 2013 si cu 30.5% in anul 2027 fata de scenariul DN in cazul autoturismelor.

Reducerea timpului total de deplasare cu autoturismul reprezinta un efect combinat al imbunatatirii nivelului de serviciu si al transferului de la autoturism la transportul public, si arata beneficiile implementarii scenariului DM fata de scenariul DN.

Viteza medie de deplasare a traficului auto creste cu 14.1% in 2013 si cu 30.5% in 2027 fata de scenariul DN.

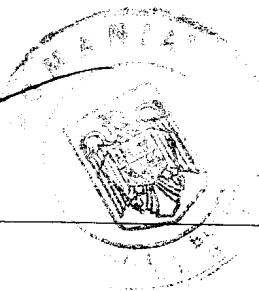
RECOMANDARI

Recomandarea principala este aceea de a impementa proiectele si masurile aferente infrastructurii rutiere si transportului public intr-un mod echilibrat, pentru a asigura cresterea nivelului de serviciu si a atrage mai multi calatori catre transportul public. Se recomanda de asemenea ca sa fie implementate masuri de politica in transporturi orientate catre reducerea utilizarii autoturismului si a oferi in acelasi timp servicii mai bune de transport public. Efectul implementarii scenariilor confirma aceasta recomandare principala.

Recomandari specifice pentru a asigura implementarea proiectelor si masurilor corespunzatoare scenariilor de dezvoltare:

1. **Strategia pe termen scurt** sa fie orientata pe implementarea proiectelor de management de trafic pentru imbunatatirea eficientei sistemului de transport inaintea implementarii proiectelor majore de infrastructura si si a celor de extindere a transportului public care vor fi implementate in minim 3-5 ani.
2. **Strategia pe termen mediu si lung** sa fie orientata pe implementarea proiectelor majore de infrastructura rutiera si extensie a transportului public in special pentru metro si tramvai dupa cum se specifica in scenariul "DS Policy".
3. **Asigurarea implementarii operationale** a proiectelor pe toate orizonturile de timp, de preferat dupa cum este propus in scenariul "DS Policy" pentru 2013 si 2027.
4. **Implementarea strategiilor integrate** de dezvoltare urbana si a transportului.
5. **Dezvoltarea si implementarea** Autoritatii Metropolitane de Transport pentru a asigura integrarea eficienta a transportului si serviciilor aferente pentru Municipiul Bucuresti si Aria Metropolitana.

6. **Implementarea** politicii de dezvoltare a parcarilor pentru a creste capacitatea retelei de transport existente.
7. **Dezvoltarea si implementarea** masurilor de management a cererii de transport pentru a diminua volumele ridicate de trafic la orele de varf.
8. **Dezvoltarea si implementarea** de locatii park & ride la intrarile principale in Municipiul Bucuresti pentru a limita deplasarile cu autoturismul din afara Municipiului catre zona centrala.
9. **Asigurarea implementarii, utilizarii si dezvoltarii continue**, pe baze operationale, a modelului de transport pentru Municipiul Bucuresti ca un instrument operational care asigura un support adecvat in cadrul procesului de luare de decizii pentru dezvoltarea sistemului de transport urban, dupa cum urmeaza:
 - Intretinerea bazei de date integrate socio-economice, de mobilitate / cerere de transport, retea rutiera si transport public care sa fie de asemenea utilizata in cadrul studiilor de specialitate/fezabilitate de transport care se vor efectua pentru Municipiul Bucuresti.
 - identificarea efectului implementarii proiectelor si masurilor in infrastructura de transport si transportul public.
 - realizarea unei prioritizari optime a implementarii proiectelor si masurilor dedicate eficientizarii sistemului de transport pentru a creste eficienta finantarii.
 - identificarea masurilor optime in caz de incidente sau evenimente care afecteaza sistemul de transport urban si metropolitan.
 - cresterea schimbului de informatii intre sistemul de transport si utilizatorii acestuia.
 - Asigurarea integrarii continue a dezvoltarilor urbane majore in modelul de transport pentru estimarea impactului asupra sistemului de transport urban si metropolitan.



Anexa A Legea 92/ 2007



Error! Hyperlink reference not valid.LEGEA nr. 92 din 10 aprilie 2007 serviciilor de transport public local

Error! Hyperlink reference not valid.Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL I: Dispoziții generale

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 1

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Prezenta lege are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Prezenta lege stabilește cadrul juridic privind înființarea, organizarea și funcționarea compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul autorităților administrației publice locale, județene și ale municipiului București.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Transportul local de persoane și de mărfuri poate fi transport public sau transport în cont propriu, așa cum acestea sunt definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii:

Error! Hyperlink reference not valid.a)promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului;

Error! Hyperlink reference not valid.b)garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;

Error! Hyperlink reference not valid.c)garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.d)rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților sau județului respectiv;

Error! Hyperlink reference not valid.e)administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;

Error! Hyperlink reference not valid.f)utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.g)deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;

Error! Hyperlink reference not valid.h)asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.i)recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;

Error! Hyperlink reference not valid.j)autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;

Error! Hyperlink reference not valid.k)susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;

Error! Hyperlink reference not valid.l)satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate;

Error! Hyperlink reference not valid.m)protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;

Error! Hyperlink reference not valid.n)integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;

Error! Hyperlink reference not valid.o)dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;

Error! Hyperlink reference not valid.p)consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Statul sprijină prin măsuri legislative și economice dezvoltarea cantitativă și calitativă a serviciilor de transport public local, precum și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului de transport public local.

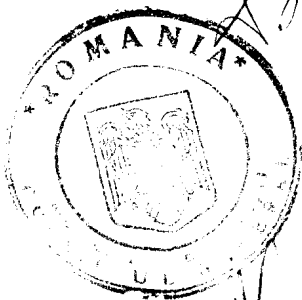
Error! Hyperlink reference not valid.(6)Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale în domeniul serviciului de transport public local sunt:

Error! Hyperlink reference not valid.a)înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru transportul public local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.b)asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local, în condițiile în care acestea aparțin domeniului public sau privat al autorităților administrației publice locale;

Error! Hyperlink reference not valid.c)asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;

Error! Hyperlink reference not valid.d)informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;



Error! Hyperlink reference not valid.e)acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;

Error! Hyperlink reference not valid.f)corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;

Error! Hyperlink reference not valid.g)asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;

Error! Hyperlink reference not valid.h)atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(7)Serviciile de transport public local se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației.

Error! Hyperlink reference not valid.(8)În toate raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local, protecția vieții umane și a mediului este prioritară.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 2

Error! Hyperlink reference not valid.(1)În condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul public subvenționat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi și ale Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Serviciul public subvenționat de transport se realizează în condițiile îndeplinirii tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare, așa cum acestea sunt definite în Ordonanța Guvernului nr. 97/1999, republicată.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 3

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciile de transport public local fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local, precum și a transportului public județean de persoane.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciile de transport public local includ serviciile de transport public de persoane, serviciile de transport public de mărfuri, precum și alte servicii de transport public.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Serviciile de transport public local de persoane cuprind:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transport prin curse regulate;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transport prin curse regulate speciale;

Error! Hyperlink reference not valid.c)transport cu autoturisme în regim de taxi;

Error! Hyperlink reference not valid.d)transport cu autoturisme în regim de închiriere.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Serviciile de transport public local de mărfuri, în sensul prezentei legi, sunt transporturile publice efectuate cu autovehicule a căror masă maximă autorizată, cu tot cu remorcă, nu depășește 3,5 tone și cuprind:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transportul în regim contractual;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transportul în regim de taxi.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Alte servicii de transport public local cuprind:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transport de persoane pe cablu;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transporturi de mărfuri efectuate cu tractoare cu remorci;

Error! Hyperlink reference not valid.c)transporturi de persoane și mărfuri pe căi navigabile interioare;

Error! Hyperlink reference not valid.d)transporturi efectuate cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL II: Serviciile de transport public local de persoane

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 1: Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 4

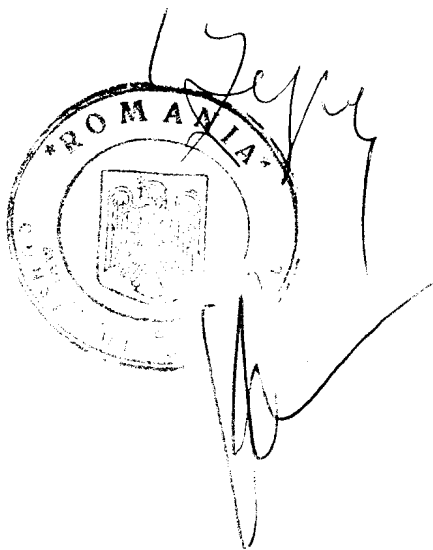
Error! Hyperlink reference not valid.(1)Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;

Error! Hyperlink reference not valid.b)se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, în cazul transportului local, sau numai între localitățile unui județ, în cazul transportului județean, în cazul în care traseul transportului pe șină depășește limita localității, acesta va fi considerat transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.c)se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean sau Consiliul General al Municipiului București;

Error! Hyperlink reference not valid.d)se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;



Error! Hyperlink reference not valid.e)persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;

Error! Hyperlink reference not valid.f)pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

Error! Hyperlink reference not valid.g)transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administrației și Internelor*) și aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

Error! Hyperlink reference not valid.a)licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;

Error! Hyperlink reference not valid.b)programul de circulație;

Error! Hyperlink reference not valid.c)copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;

Error! Hyperlink reference not valid.d)alte documente stabilite de legile în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 2: Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 5

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale se poate desfășura pe teritoriul localității de autorizare sau între aceasta și orice altă localitate de pe raza județului respectiv.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale locale sau județene se realizează de către operatorii de transport rutier cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing pe bază de licențe de transport și caiete de sarcini elaborate și eliberate de primărie sau de consiliul județean, după caz, în condițiile stabilite prin Norme.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale trebuie să întrunească cumulativ următoarele condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)se execută cu autobuze deținute în proprietate, înmatriculate în județul respectiv, sau în baza unui contract de leasing, pe baza unor programe de circulație stabilite de către cel care a angajat transportul cu operatorul de transport rutier;

Error! Hyperlink reference not valid.b)se execută de către un operator de transport astfel cum este definit și licențiat conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

Error! Hyperlink reference not valid.c)persoanele transportate se imbarcă și se debarcă în stații stabilite special, în locul unde își desfășoară activitatea sau la domiciliu/reședință;

Error! Hyperlink reference not valid.d)operatorul de transport rutier încasează de la beneficiarul transportului sau de la cel care a angajat transportul contravaloarea serviciului stabilită în conformitate cu prevederile contractului de transport încheiat între aceștia;

Error! Hyperlink reference not valid.e)persoanele transportate se legitimează pe baza legitimației de serviciu valabile.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Conducătorul autobuzului este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente:

Error! Hyperlink reference not valid.a)contractul de transport încheiat între beneficiarul transportului sau persoana care a angajat transportul și operatorul de transport rutier;

Error! Hyperlink reference not valid.b)lista persoanelor transportate, ca anexă la contractul de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.c)licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;

Error! Hyperlink reference not valid.d)copia conformă a licenței de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.e)alte documente prevăzute de legile în vigoare.

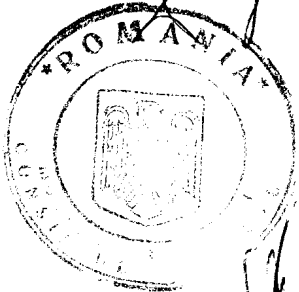
Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 3: Serviciul de transport cu autoturisme în regim de taxi și de transport cu autoturisme în regim de închiriere

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 6

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public de persoane realizat în regim de taxi sau transportul public de persoane realizat cu autoturisme în regim de închiriere se organizează ca serviciu de utilitate publică care asigură nevoia de deplasare a populației din localitate sau a celei aflate în tranzit.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Transportul în regim de taxi se efectuează în localitatea de autorizare și, ocazional, între aceasta și orice altă localitate, cu obligația revenirii autoturismului în localitatea de autorizare după efectuarea fiecărei curse.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Transportul cu autoturisme în regim de închiriere se efectuează în localitatea de autorizare sau între aceasta și orice altă localitate, cu obligația revenirii autovehiculului în localitatea de autorizare după efectuarea transportului conform contractului.



Error! Hyperlink reference not valid.(4)Transportul în regim de taxi sau transportul în regim de închiriere se efectuează de către transportatorii autorizați, precum și de compartimentele sau serviciile de specialitate ale primăriei.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Serviciul de transport public local de persoane în regim de taxi, precum și serviciul de transport public local de persoane cu autoturisme în regim de închiriere sunt reglementate prin lege specială, ținându-se seama de prevederile prezentei legi, de prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL III: Serviciul de transport public local de mărfuri în regim contractual și în regim de taxi

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 7

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local de mărfuri în regim contractual se organizează pentru a satisface nevoia de transport de mărfuri a persoanelor fizice sau juridice denumite utilizatorii transportului.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul de transport public de mărfuri în regim contractual se realizează cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transportul se realizează cu vehicule sau ansambluri de vehicule a căror masă totală maximă autorizată nu depășește 3,5 tone, deținute în proprietate de către transportatorul autorizat și înmatriculate în județul respectiv sau în baza unui contract de leasing;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transportul se poate efectua în localitatea de autorizare sau între localitatea de autorizare și alte localități, în trafic județean, interjudețean sau internațional;

Error! Hyperlink reference not valid.c)transportul se efectuează de un transportator autorizat, pe bază de contract de transport încheiat cu utilizatorul transportului;

Error! Hyperlink reference not valid.d)pentru efectuarea serviciului, transportatorul autorizat încasează, pe bază de documente fiscale, de la utilizatorul transportului, contravaloarea serviciului prestat așa cum a fost convenit în contractul de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.e)este asimilat ca transportator autorizat orice operator de transport rutier care utilizează și vehicule de transport marfă a căror masă maximă totală autorizată nu depășește 3,5 tone. În acest caz, licența de transport este asimilată cu autorizația de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Conducătorul vehiculului pentru transport public de mărfuri este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente:

Error! Hyperlink reference not valid.a)copia conformă a autorizației de transport, care se eliberează de către autoritatea de autorizare, inclusiv pentru operatorii de transport rutier deținători ai unei licențe de transport, în conformitate cu prevederile alin. (2) lit. e);

Error! Hyperlink reference not valid.b)contractul de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.c)actele însoțitoare ale mărfii, care dovedesc proveniența și destinatarul acesteia;

Error! Hyperlink reference not valid.d)alte documente stabilite prin legile în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 8

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local de mărfuri în regim de taxi se organizează ca serviciu de utilitate publică în localitatea de autorizare și între aceasta și orice altă localitate, cu obligația revenirii autovehiculului în localitatea de autorizare după efectuarea fiecărei curse.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul de transport public local de mărfuri în regim de taxi este reglementat prin lege specială, ținându-se seama de prevederile Legii nr. 51/2006 și de prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 9

Error! Hyperlink reference not valid.Transportul public local efectuat cu vehicule în cadrul serviciului de salubritate, în cadrul serviciului de ambulanță sau în cadrul altor servicii de transport public local care nu fac obiectul cap. IV este asimilat cu transportul public local de mărfuri în regim contractual și se poate realiza pe baza licenței de transport sau a autorizației de transport, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL IV: Alte servicii de transport public local

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 1: Serviciul de transport public local de persoane pe cablu

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 10

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local de persoane pe cablu se organizează pentru a satisface nevoia de mobilitate a populației în scop turistic, sportiv sau de agrement.

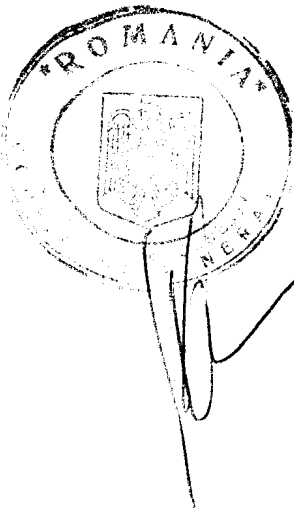
Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul de transport public local de persoane pe cablu se realizează cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transportul se realizează cu mijloace de transport specifice, cuplate la un cablu aflat în mișcare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transportul se efectuează de către transportatorii autorizați pe baza programelor de transport întocmite de aceștia, aprobate de către consiliul local, consiliul județean sau Consiliul General al Municipiului București, în a cărui rază de autoritate se găsește stația de plecare;

Error! Hyperlink reference not valid.c)persoanele transportate sunt imbarcate sau debarcate în stațiile de plecare sau sosire, după caz;

Error! Hyperlink reference not valid.d)pentru efectuarea serviciului, transportatorul autorizat percepe și încasează de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie, aprobat prin hotărâre de către autoritatea administrației publice respective.



Error! Hyperlink reference not valid.(3)Serviciul de transport public local de persoane cu vehicule pe cremalieră și altele asemenea se asimilează cu serviciul de transport public local de persoane pe cablu.

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 2: Serviciul de transport public local de mărfuri cu tractoare cu remorci

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 11

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local de mărfuri, efectuat cu tractoare cu remorci, se realizează cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transportul se realizează cu remorci sau semiremorci tractate de tractoare rutiere deținute de transportatorul autorizat în proprietate, înmatriculate în județul respectiv, sau în baza unui contract de leasing;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transportul se realizează în localitatea de autorizare sau între aceasta și alte localități din județ ori din județele limitrofe;

Error! Hyperlink reference not valid.c)transportul se realizează de către un transportator autorizat;

Error! Hyperlink reference not valid.d)pentru efectuarea serviciului, transportatorul autorizat percepe și încasează, pe bază de documente fiscale, de la utilizatorul transportului, contravaloarea serviciului prestat, așa cum a fost convenit între părți;

Error! Hyperlink reference not valid.e)este asimilat ca transportator autorizat orice operator de transport rutier care utilizează și tractoare cu remorci pentru transport marfă. În acest caz, licența de transport este asimilată cu autorizația de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Conducătorul tractorului este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente:

Error! Hyperlink reference not valid.a)copia conformă a autorizației de transport, care se eliberează de autoritatea de autorizare, inclusiv pentru operatorii de transport deținători ai unei licențe de transport, conform prevederilor alin. (1) lit. e);

Error! Hyperlink reference not valid.b)documentul fiscal care atestă că serviciul de transport a fost plătit anticipat;

Error! Hyperlink reference not valid.c)actele însoțitoare ale mărfii, care dovedesc proveniența și destinatarul acesteia, în condițiile în care marfa nu face obiectul bunurilor din gospodăria proprie a utilizatorilor;

Error! Hyperlink reference not valid.d)alte documente prevăzute de lege.

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 3: Serviciul de transport public local de persoane și mărfuri pe căile navigabile interioare

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 12

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciile de transport public local de persoane și mărfuri pe căile navigabile interioare, considerate servicii publice subvenționate de transport, sunt reglementate în conformitate cu prevederile art. 2, cu prevederile Legii nr. 51/2006, precum și ale altor reglementări în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul de transport public local de persoane pe căile navigabile interioare se poate realiza prin servicii de transport prin curse regulate, considerate servicii publice subvenționate de transport și prin servicii de transport ocazionale.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Programele de transport public de persoane pe trasee la nivel local sau la nivel județean se realizează cu aprobarea consiliului local, consiliului județean sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.SECȚIUNEA 4: Serviciul de transport public local efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 13

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare se realizează cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)transportul se realizează cu vehicule special amenajate deținute de transportatorul autorizat în proprietate sau în baza unui contract de leasing;

Error! Hyperlink reference not valid.b)transportul se efectuează în localitatea de autorizare sau între localitatea de autorizare și alte localități;

Error! Hyperlink reference not valid.c)pentru efectuarea serviciului, transportatorul autorizat percepe și încasează de la persoanele care au comandat executarea serviciului un tarif pe bază de document fiscal.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Conducătorul vehiculului este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente:

Error! Hyperlink reference not valid.a)copia conformă a autorizației de transport, eliberată de autoritatea de autorizare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)documentul fiscal care atestă că serviciul de transport respectiv a fost plătit anticipat;

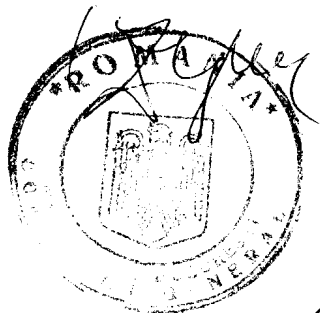
Error! Hyperlink reference not valid.c)alte documente prevăzute de lege.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL V: Servicii de transport public local și sisteme de transport public local de persoane

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 14

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul de transport public local.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:



Error! Hyperlink reference not valid.a)construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;

Error! Hyperlink reference not valid.b)dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;

Error! Hyperlink reference not valid.c)calea de rulare a tramvaielor și a metroului;

Error! Hyperlink reference not valid.d)echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri și elemente de susținere, în cazul transportului pe cablu;

Error! Hyperlink reference not valid.e)rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze, metrou și pentru transportul pe cablu;

Error! Hyperlink reference not valid.f)sistemul energetic de alimentare a rețelor de contact electrice, stații de transformare-redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelor de contact;

Error! Hyperlink reference not valid.g)rețeaua de drumuri, tuneluri, căi navigabile, galerii și stații de metrou, precum și construcții și instalații aferente;

Error! Hyperlink reference not valid.h)amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;

Error! Hyperlink reference not valid.i)autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători;

Error! Hyperlink reference not valid.j)gări fluviale.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Prin mijloace de transport destinate serviciului de transport public local de persoane se înțeleg:

Error! Hyperlink reference not valid.a)autobuze - autovehicule destinate și echipate pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, așa cum sunt definite în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)tramvaie;

Error! Hyperlink reference not valid.c)troleibuze;

Error! Hyperlink reference not valid.d)trenuri de metrou;

Error! Hyperlink reference not valid.e)mijloace specifice de transport, în cazul transportului pe cablu;

Error! Hyperlink reference not valid.f)autoturisme;

Error! Hyperlink reference not valid.g)nave de transport de pasageri sau mărfuri pe căile navigabile interioare.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 15

Error! Hyperlink reference not valid.Componentele infrastructurii tehnico-edilitare aferente transportului public local se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităților administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare se evidențiază și se inventariază în cadastrele imobiliar-edilitare ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL VI: Autorități și competențe

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 16

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Consiliile locale, consiliile județene, precum și Consiliul General al Municipiului București sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora, precum și să înființeze societăți de transport public dacă acestea nu există.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Consiliile județene sunt obligate să înființeze autorități județene de transport prin care să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului de transport public de persoane prin servicii regulate desfășurate între localitățile județului, inclusiv în cazul în care acestea au înființat o asociație de dezvoltare comunitară, precum și să înființeze societăți de transport public județean de persoane prin curse regulate necesare, dacă acestea nu există.

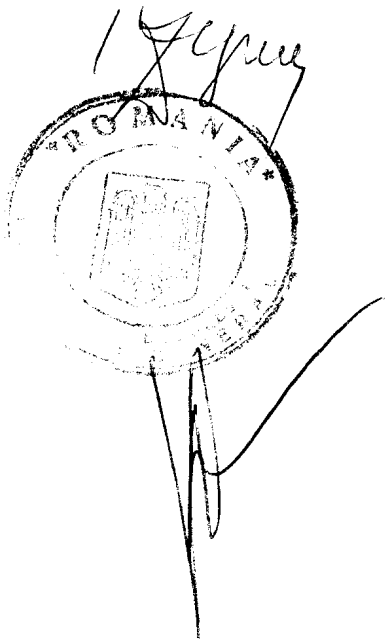
Error! Hyperlink reference not valid.(4)Consiliile județene coordonează și cooperează cu consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile de transport public local de persoane la nivelul localităților.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Unitățile administrativ-teritoriale se pot asocia între ele, conform legii, în vederea asigurării și dezvoltării serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și pentru exploatarea în interes comun a sistemului de transport public local de persoane prin curse regulate în condiții stabilite prin prezenta lege și prin Legea nr. 51/2006.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 17

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București au următoarele atribuții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;



GA

Error! Hyperlink reference not valid.b)stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile prezentei legi;

Error! Hyperlink reference not valid.c)actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou și în regim de taxi, după caz;

Error! Hyperlink reference not valid.d)întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;

Error! Hyperlink reference not valid.e)aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem de transport public local, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociațiilor de dezvoltare comunitară;

Error! Hyperlink reference not valid.f)proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilărie aferentă sistemelor de transport public local într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;

Error! Hyperlink reference not valid.g)asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilărie aferente sistemului de transport public local, precum și administrarea acestuia;

Error! Hyperlink reference not valid.h)concesionarea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilărie aferente din proprietatea publică sau privată a localităților;

Error! Hyperlink reference not valid.i)acordarea de facilități și subvenții operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați care efectuează transport public local de persoane, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;

Error! Hyperlink reference not valid.j)autorizarea transportatorilor, denumiți transportatori autorizați, astfel cum au fost definiți prin prezenta lege, pentru realizarea de către aceștia a serviciului de transport public local, respectiv:

Error! Hyperlink reference not valid.1.transportul public de persoane prin curse regulate executate cu tramvaie, troleibuze, trenuri de metrou;

Error! Hyperlink reference not valid.2.transportul public local de persoane sau de mărfuri în regim de taxi;

Error! Hyperlink reference not valid.3.transportul public local de persoane cu autoturisme în regim de închiriere;

Error! Hyperlink reference not valid.4.transportul public local de mărfuri în regim contractual;

Error! Hyperlink reference not valid.5.alte servicii de transport public local, cu excepția transportului de mărfuri și persoane pe căile navigabile interioare care se realizează pe bază de licențe de transport emise de Autoritatea Navală Română;

Error! Hyperlink reference not valid.k)finanțarea sau, după caz, contractarea ori garantarea, în condițiile legii, a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciilor de transport, precum și înființarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și extinderea sistemului de transport public local aparținând patrimoniului unităților administrativ-teritoriale;

Error! Hyperlink reference not valid.l)elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;

Error! Hyperlink reference not valid.m)stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;

Error! Hyperlink reference not valid.n)stabilirea subvenției acordate de la bugetul local sau județean, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat, după caz, pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;

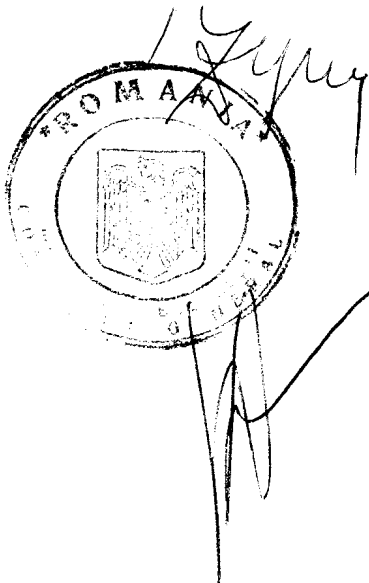
Error! Hyperlink reference not valid.o)asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București, după caz, ori prin lege.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)În exercitarea atribuțiilor ce le revin, autoritățile administrației publice locale adoptă hotărâri sau emit dispoziții, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Împotriva hotărârilor sau dispozițiilor autorităților administrației publice locale, persoanele fizice sau juridice interesate se pot adresa instanței de contencios administrativ, în condițiile legii.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 18

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați care efectuează serviciile de transport public local, au următoarele drepturi:



101

Error! Hyperlink reference not valid.a)să convoace pentru audieri operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați, în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru remedierea unor deficiențe apărute în executarea serviciilor respective;

Error! Hyperlink reference not valid.b)să analizeze, să verifice și să aprobe documentațiile justificative de ajustare a tarifelor de călătorie propuse de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați în corelare cu reglementările în vigoare vizând asigurarea ratei suportabilității costurilor pentru utilizatori;

Error! Hyperlink reference not valid.c)să verifice și să controleze periodic modul de realizare a serviciului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.d)să actualizeze programele de transport public de persoane prin curse regulate, în conformitate cu cerințele de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.e)să sancționeze operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați în cazul în care aceștia nu prestează serviciul la parametrii de performanță, eficiență și calitate la care s-au obligat prin contractul de atribuire a gestiunii și caietul de sarcini.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)În cazul unor abateri grave ale operatorilor de transport rutier sau ale transportatorilor autorizați, autoritățile administrației publice locale pot, după caz, rezilia contractul de atribuire a gestiunii serviciului și/sau pot solicita motivat emitentului retragerea licenței de transport sau a autorizației, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 19

Error! Hyperlink reference not valid.Autoritățile administrației publice locale au următoarele obligații față de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați:

Error! Hyperlink reference not valid.a)să asigure un tratament egal și nediscriminatoriu pentru toți operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați;

Error! Hyperlink reference not valid.b)să asigure accesul operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați pentru realizarea serviciilor de transport public local într-un mediu concurențial și transparent;

Error! Hyperlink reference not valid.c)să reglementeze, prin norme locale, modul de organizare și funcționare a fiecărui serviciu de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.d)să păstreze confidențialitatea informațiilor, altele decât cele publice, cu privire la activitatea operatorilor de transport rutier și a transportatorilor autorizați;

Error! Hyperlink reference not valid.e)să asigure finanțările convenite prin reglementările privind modalitatea de gestiune a serviciilor, dacă este cazul;

Error! Hyperlink reference not valid.f)să respecte obligațiile pe care și le-au asumat prin contractele de atribuire a gestiunii, inclusiv pe cele referitoare la regimul investițiilor realizate de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați din fonduri proprii.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 20

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Autoritățile de reglementare competente la nivel central pentru domeniul serviciilor de transport public local sunt Autoritatea Rutieră Română, Autoritatea Navală Română și Autoritatea Feroviară Română din cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, denumite în continuare A.R.R., A.N.R. și, respectiv, A.F.E.R., precum și Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, denumită în continuare A.N.R.S.C.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)A.R.R. are, în principal, următoarele atribuții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)acordă operatorilor de transport rutier licențe de transport, în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)monitorizează și controlează respectarea de către operatorii de transport a condițiilor impuse prin licențele de transport, precum și prin reglementările legale în vigoare privind transportul rutier;

Error! Hyperlink reference not valid.c)asigură corelarea programelor de transport de persoane județene cu programele de transport de persoane interjudețene și internaționale în vederea aprobării lor de către consiliile județene;

Error! Hyperlink reference not valid.d)participă la comisiile paritare pentru atribuirea licențelor de traseu pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe trasee județene, în conformitate cu prevederile prezentei legi;

Error! Hyperlink reference not valid.e)elaborează, în conformitate cu prevederile prezentei legi, precum și ale legilor în vigoare, regulamente-cadru și caiete de sarcini-cadru pentru efectuarea transportului public local, cu excepția transportului public pe căile navigabile interioare, a transportului în regim de taxi și în regim de închiriere și a transportului cu metroul;

Error! Hyperlink reference not valid.f)emite licențe de traseu în transportul public județean de persoane prin curse regulate în baza hotărârilor comisiei paritare formate din reprezentanții consiliului județean și reprezentanții agenției A.R.R. din județul respectiv.

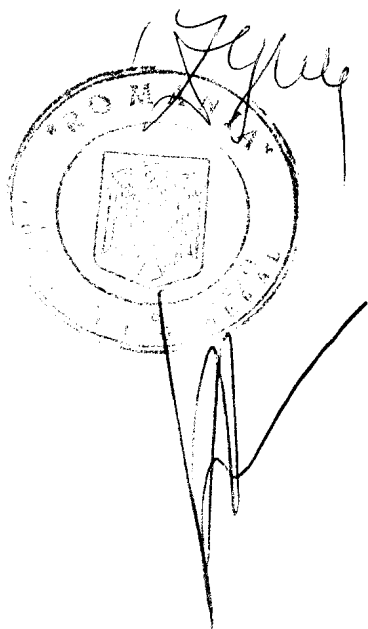
Error! Hyperlink reference not valid.(3)A.N.R. are, în principal, următoarele atribuții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)elaborează regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public pe căile navigabile interioare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)acordă licențe de transport pentru operatorii de transport pe căile navigabile interioare;

Error! Hyperlink reference not valid.c)avizează programele de transport de persoane întocmite de autoritățile administrației publice respective.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)A.F.E.R. are, în principal, următoarele atribuții:



Error! Hyperlink reference not valid.a)elaborează regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public de persoane cu trenurile de metrou;

Error! Hyperlink reference not valid.b)acordă licențe de transport pentru operatorii de transport cu trenuri de metrou.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)A.N.R.S.C. are, în principal, următoarele atribuții:

Error! Hyperlink reference not valid.a)reglementează organizarea și funcționarea autorităților de autorizare din cadrul administrației publice locale, județene sau a Consiliului General al Municipiului București;

Error! Hyperlink reference not valid.b)elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor, precum și norme-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor, stabilește indicatorii de performanță și modalitățile de evaluare a serviciilor de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.c)elaborează regulamentul-cadru de autorizare a compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul administrației publice locale atât ca autorități de autorizare, cât și ca operatori de transport rutier, dacă este cazul, aprobate prin ordin al președintelui A.N.R.S.C.;

Error! Hyperlink reference not valid.d)autorizează, după caz, structurile proprii ale consiliilor locale, consiliilor județene, Consiliului General al Municipiului București, precum și ale asociațiilor de dezvoltare care solicită să devină transportatori autorizați;

Error! Hyperlink reference not valid.e)monitorizează și sancționează abaterile din activitatea autorităților administrației publice locale, a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați, cu privire la:

Error! Hyperlink reference not valid.1.respectarea procedurilor legale de atribuire a gestiunii serviciului;

Error! Hyperlink reference not valid.2.respectarea procedurilor de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor, în conformitate cu normele-cadru.

Error! Hyperlink reference not valid.(6)Autoritățile administrației publice locale și județene sunt autorități de reglementare în domeniul transportului public local și prin autoritățile de autorizare își exercită față de toți operatorii de transport și transportatorii autorizați, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, forma de proprietate sau modul de organizare, atribuțiile și competențele acordate prin Legea nr. 51/2006 și prin prezenta lege.

Error! Hyperlink reference not valid.(7)Autoritățile locale sau județene de reglementare realizează regulamente de organizare și funcționare a fiecărui serviciu de transport public local, în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile prezentei legi și cu alte reglementări în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.(8)Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce îi revin potrivit prevederilor prezentei legi, prin hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, Primăria Municipiului București înființează, pe aria sa de competență administrativ-teritorială, în cadrul aparatului propriu, Autoritatea Metropolitană de Transport București ca autoritate locală de transport, denumită în continuare A.M.T.B., care are atribuții și obligații stabilite de A.N.R.S.C., în conformitate cu prevederile prezentei legi și ale Legii nr. 51/2006, precum și următoarele obligații:

Error! Hyperlink reference not valid.a)coordonarea unitară a serviciului de transport public local la nivelul municipiului București;

Error! Hyperlink reference not valid.b)gestionarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare, aferente sistemului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.c)administrarea activității de transport cu trenurile de metrou, în conformitate cu prevederile stabilite prin hotărâre de Guvern;

Error! Hyperlink reference not valid.d)elaborarea și supunerea spre aprobare Consiliului General al Municipiului București a strategiilor și a programelor de dezvoltare și modernizare a serviciilor de transport public local și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL VII: Administrarea serviciilor de transport public local

Error! Hyperlink reference not valid.SECTIUNEA 1: Dispoziții generale

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 21

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

Error! Hyperlink reference not valid.a)gestiune directă;

Error! Hyperlink reference not valid.b)gestiune delegată;

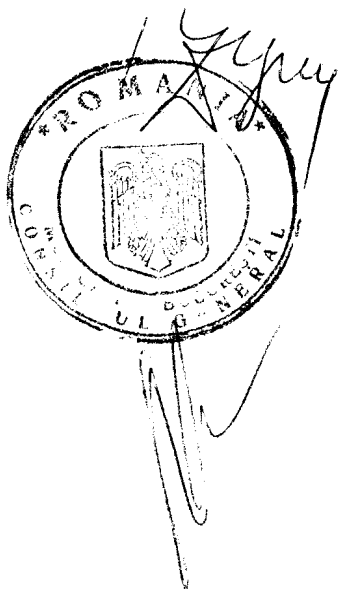
Error! Hyperlink reference not valid.c)alte modalități stabilite prin prezenta lege.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, prin hotărâre adoptată de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentelor serviciilor de transport public local elaborate de autoritățile locale de transport și aprobate prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene și ale Consiliului General al Municipiului București, după caz, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local, elaborat de A.R.R., A.F.E.R. și A.N.R., după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.



Error! Hyperlink reference not valid.(6)Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport menționate la alin. (5) se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.SECTIUNEA 2: Gestiunea directă

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 22

Error! Hyperlink reference not valid.(1)În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului de transport public local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice locale, județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară înființate în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, și care sunt deținătoare de licențe sau autorizații de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Gestiunea directă se realizează prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București, privind atribuirea și darea în administrare a serviciului.

Error! Hyperlink reference not valid.SECTIUNEA 3: Gestiunea delegată

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 23

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)În cadrul unei localități, al unei asociații de dezvoltare comunitară sau al unui județ, serviciul de transport public local va fi atribuit în gestiune delegată prin hotărâre a consiliului local, a consiliului județean sau a Consiliului General al Municipiului București, respectiv, a asociației de dezvoltare comunitară, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 24

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autovehicule sau nave, se realizează prin contract de delegare a gestiunii, pe baza autorizației de transport sau a licenței de transport, după caz, la care autoritatea de autorizare eliberează pentru fiecare mijloc de transport stabilit câte o copie conformă a acestora, precum și licențele de traseu în conformitate cu condițiile de concesiune, prin licitație, a serviciului preluate prin contractul de atribuire a gestiunii.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Serviciul de transport public local de persoane efectuat cu autoturisme în regim de taxi se realizează prin contract de delegare a gestiunii, pe baza autorizației de transport, la care autoritatea de autorizare eliberează pentru fiecare mijloc de transport stabilit câte o copie conformă a acesteia în conformitate cu condițiile de concesiune, prin licitație, a serviciului, preluate prin contractul de atribuire a gestiunii. Atribuirea serviciului de transport de persoane pe cablu sau altele asemenea se realizează prin aceeași procedură de atribuire.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Celelalte servicii de transport public local se realizează pe baza autorizației de transport sau a licenței de transport, după caz, la care autoritatea de autorizare eliberează copii conforme ale acestora, conform solicitării deținătorilor, în funcție de numărul de mijloace de transport utilizate conform declarației pe propria răspundere.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 25

Error! Hyperlink reference not valid.Concesiunea serviciului de transport public local se face prin contract de delegare a gestiunii și cu respectarea procedurii de delegare a gestiunii, potrivit dispozițiilor Legii nr. 51/2006, și cu respectarea prevederilor prezentei legi.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 26

Error! Hyperlink reference not valid.Conținutul contractului de delegare a gestiunii va fi stabilit prin documentația delegării gestiunii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 27

Error! Hyperlink reference not valid.(1)În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

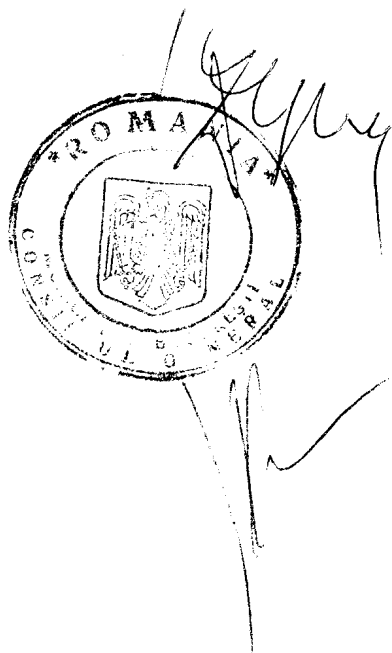
Error! Hyperlink reference not valid.(2)În cazul în care după încheierea contractului de delegare a gestiunii serviciul de transport public local sau județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee sau prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează:

Error! Hyperlink reference not valid.a)traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deservesc traseele inițiale;

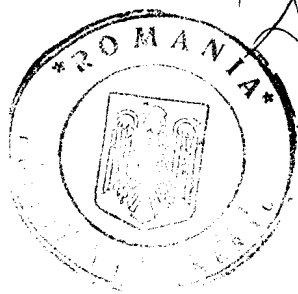
Error! Hyperlink reference not valid.b)traseele noi vor fi atribuite prin concesiune și contracte de delegare a gestiunii conform prevederilor prezentei legi.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 28

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

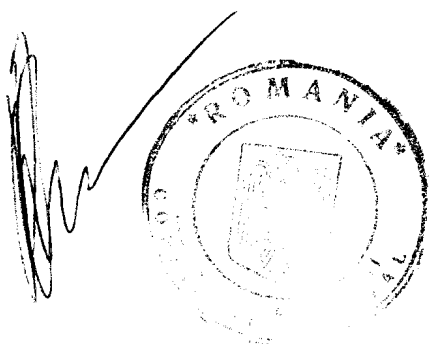


Error! Hyperlink reference not valid.a)6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze;
Error! Hyperlink reference not valid.b)10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu;
Error! Hyperlink reference not valid.c)5 ani pentru transportul fluvial;
Error! Hyperlink reference not valid.d)5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.
Error! Hyperlink reference not valid.(2)Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:
Error! Hyperlink reference not valid.a)respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
Error! Hyperlink reference not valid.b)derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
Error! Hyperlink reference not valid.c)dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
Error! Hyperlink reference not valid.d)respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.



12/11/2014

Error! Hyperlink reference not valid. CAPITOLUL VIII: Operatori și utilizatori
Error! Hyperlink reference not valid. SECȚIUNEA 1: Operatorii serviciului de transport public local
Error! Hyperlink reference not valid. Art. 29
Error! Hyperlink reference not valid. (1) Serviciul de transport public local poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport eliberate sau recunoscute de A.R.R., A.F.E.R. și A.N.R., după caz, sau transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.
Error! Hyperlink reference not valid. (2) Se interzice titularilor contractelor de atribuire a gestiunii să încheie cu terți contracte de subdelegare a activităților de atribuire a gestiunii serviciilor de transport.
Error! Hyperlink reference not valid. (3) Cesionarea contractelor de atribuire a gestiunii de către titularul acestora unei alte societăți nu este admisă decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății titularului, cu aprobarea autorităților publice locale respective, cu respectarea condițiilor inițiale de atribuire a gestiunii.
Error! Hyperlink reference not valid. Art. 30
Error! Hyperlink reference not valid. (1) Pot executa transport public local de persoane și de mărfuri operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați.
Error! Hyperlink reference not valid. (2) Operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii. Aceștia pot fi:
Error! Hyperlink reference not valid. a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. d) compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică, așa cum sunt definite la art. 22 alin. (2).
Error! Hyperlink reference not valid. (3) Transportatorii autorizați sunt transportatorii care dețin autorizații de transport eliberate de către autoritatea de autorizare, care este compartimentul sau serviciul specializat de transport local din subordinea primăriei, a consiliului județean sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz. Aceștia pot fi:
Error! Hyperlink reference not valid. a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale, deținătoare de autorizații de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar, de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de autorizații de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de autorizații de transport valabile;
Error! Hyperlink reference not valid. d) persoane fizice sau asociații familiale autorizate să presteze transport public local de mărfuri sau de persoane, deținătoare de autorizații de transport valabile.
Error! Hyperlink reference not valid. (4) Pot presta serviciu de transport public local în regim de gestiune directă compartimentele sau serviciile specializate prevăzute la alin. (2) lit. d).
Error! Hyperlink reference not valid. (5) Pot presta serviciu de transport public local în regim de gestiune delegată operatorii de transport rutier prevăzuți la alin. (2) lit. a) - c) și transportatorii autorizați cu respectarea prevederilor legale privind încheierea contractului de delegare a gestiunii.
Error! Hyperlink reference not valid. (6) Pot presta serviciu de transport public local în gestiune delegată, cu contract de delegare a gestiunii fără licitație, prin acordarea directă, operatorii de transport rutier prevăzuți la alin. (2) lit. a) și b) și transportatorii autorizați prevăzuți la alin. (3) lit. a) și b).
Error! Hyperlink reference not valid. (7) Pierderea valabilității licenței de transport de către operatorii de transport rutier sau a valabilității autorizației de transport de către transportatorii autorizați are drept consecință pierderea calității de operator de transport rutier, respectiv de transportator autorizat, și anularea hotărârii de dare în administrare a serviciului ori anularea de drept a contractului de delegare a gestiunii serviciului, după caz.



12/04/2014

12/04/2014

Error! Hyperlink reference not valid. Art. 31

Error! Hyperlink reference not valid. În cazul în care un operator de transport efectuează atât transport rutier public de persoane prin curse regulate locale și județene, interjudețene sau internaționale, pentru transportul local sau județean, după caz, operatorul de transport rutier va ține o evidență separată a activităților desfășurate, cu contabilitate distinctă pentru fiecare serviciu prestat, astfel încât activitățile sale, conform licențelor de transport obținute, să poată fi evaluate, monitorizate și controlate.

Error! Hyperlink reference not valid. Art. 32

Error! Hyperlink reference not valid. (1) Drepturile și obligațiile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați care desfășoară activități de transport public local se prevăd, potrivit Legii nr. 51/2006, în regulamentele și caietele de sarcini ale serviciilor de transport public local aprobate de autoritățile administrației publice locale, anexate la hotărârile de dare în administrare, respectiv la contractele de delegare a gestiunii aprobate prin hotărâri de atribuire.

Error! Hyperlink reference not valid. (2) Operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați care își desfășoară activitatea pe baza unui contract de delegare a gestiunii au dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, cu obligația de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul și condițiile prevăzute prin contractul de delegare a gestiunii.

Error! Hyperlink reference not valid. Art. 33

Error! Hyperlink reference not valid. (1) Operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați care execută transport public local și care sunt organizați ca societăți comerciale cu capital social aparținând unităților administrativ-teritoriale pot fi privatizați, în condițiile legii, numai pe baza hotărârii consiliului local, a consiliului județean, a Consiliului General al Municipiului București sau a asociațiilor de dezvoltare comunitară, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid. (2) Privatizarea operatorilor de transport rutier sau a transportatorilor autorizați, prevăzuți la alin. (1), precum și vânzarea bunurilor din domeniul privat al unităților administrativ-teritoriale aferente sistemelor de transport public local se fac numai în cadrul procedurii de delegare a gestiunii serviciilor, realizate în condițiile legii.

Error! Hyperlink reference not valid. Art. 34

Error! Hyperlink reference not valid. (1) În vederea realizării obiectivelor și sarcinilor ce le revin, operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați trebuie să asigure:

Error! Hyperlink reference not valid. a) dotarea și asigurarea operațiilor de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii;

Error! Hyperlink reference not valid. b) respectarea capacităților de transport și a programelor de transport impuse prin contractul de atribuire a gestiunii;

Error! Hyperlink reference not valid. c) menținerea stării tehnice corespunzătoare a vehiculelor, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei.

Error! Hyperlink reference not valid. (2) Operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați care efectuează transport public local au următoarele obligații:

Error! Hyperlink reference not valid. a) să respecte obligațiile stabilite prin contractele de atribuire a gestiunii, prin caietul de sarcini, prin regulamentul de organizare și funcționare a serviciului, precum și prin prevederile prezentei legi;

Error! Hyperlink reference not valid. b) să furnizeze autorității administrației publice locale informațiile solicitate și să asigure accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local.

Error! Hyperlink reference not valid. SECȚIUNEA 2: Utilizatorii serviciului de transport public local

Error! Hyperlink reference not valid. Art. 35

Error! Hyperlink reference not valid. (1) Au calitatea de utilizatori beneficiarii serviciilor de transport public local persoane fizice sau juridice.

Error! Hyperlink reference not valid. (2) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:

Error! Hyperlink reference not valid. a) utilizatorii au dreptul de a beneficia, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local, ceea ce trebuie să se prevadă expres în regulamentul serviciului de transport public local care a fost aprobat de consiliul local, consiliul județean și Consiliul General al Municipiului București sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, după caz;

Error! Hyperlink reference not valid. b) utilizatorii au dreptul de acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate a serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;

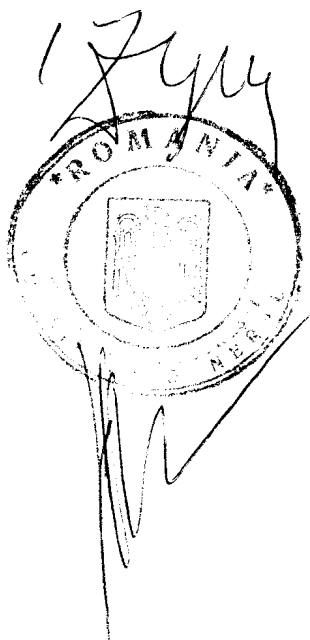
Error! Hyperlink reference not valid. c) hotărârile consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București cu privire la transportul public local vor fi aduse la cunoștința utilizatorilor;

Error! Hyperlink reference not valid. d) utilizatorii au dreptul să conteste hotărârile consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București, după caz, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect, provocat de acestea, în condițiile legii;

Error! Hyperlink reference not valid. e) să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor de către operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;

Error! Hyperlink reference not valid. f) să sesizeze autoritățile administrației publice locale orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;

Error! Hyperlink reference not valid. g) să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;



Error! Hyperlink reference not valid.h)să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.i)pentru plata serviciului de transport public local, anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Principalele obligații ale utilizatorilor sunt:

Error! Hyperlink reference not valid.a)să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;

Error! Hyperlink reference not valid.b)să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;

Error! Hyperlink reference not valid.c)să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;

Error! Hyperlink reference not valid.d)să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;

Error! Hyperlink reference not valid.e)să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL IX: Licențe și autorizații

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 36

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Acordarea autorizațiilor de transport pentru executarea transportului public local se face de către autoritatea de autorizare, cu respectarea regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Autoritatea de autorizare acordă autorizația de transport pe baza examinării și evaluării experienței transportatorului, a capacității sale profesionale, a onorabilității, a capabilității economico-financiare, a capacității și dotării tehnice necesare pentru asigurarea calității și continuității serviciului.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Pentru obținerea autorizațiilor de transport, transportatorii sunt obligați să depună următoarele documente:

Error! Hyperlink reference not valid.a)certificatul de înregistrare la registrul comerțului, în calitate de transportator;

Error! Hyperlink reference not valid.b)declarație pe propria răspundere privind perioadele în care a mai executat transport public local, menționându-se cazul în care a avut suspendarea sau interdicția de a efectua serviciul respectiv;

Error! Hyperlink reference not valid.c)copia certificatului de competență profesională a persoanei desemnate, astfel cum este definit în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, și dovada că persoana desemnată este angajat al transportatorului. În cazul persoanelor fizice sau al asociațiilor familiale autorizate ca transportator, persoana desemnată trebuie să fie persoana fizică sau unul dintre membrii asociației familiale;

Error! Hyperlink reference not valid.d)scrisoare de bonitate financiară eliberată de o bancă;

Error! Hyperlink reference not valid.e)declarație pe propria răspundere privind faptul că nu este implicat în niciun dosar penal privind infracțiuni de natură comercială, privind nerespectarea condițiilor de plată și angajare a personalului, precum și pentru încălcarea prevederilor legale privind efectuarea transporturilor;

Error! Hyperlink reference not valid.f)declarație pe propria răspundere prin care se menționează mijloacele de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, pe care dorește să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.g)declarație pe propria răspundere privind baza materială pe care o deține în proprietate sau în baza unui contract de închiriere.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 37

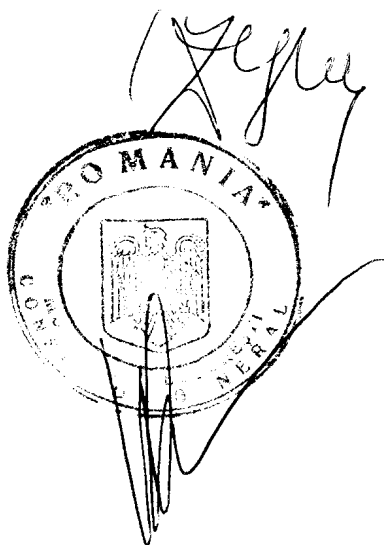
Error! Hyperlink reference not valid.(1)Atribuirea în gestiune directă sau delegată, conform legii, a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se finalizează prin eliberarea licențelor de traseu operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați respectivi.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Odată cu aprobarea programului de transport public local sau județean de persoane prin curse regulate, realizate cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau trenurile de metrou, după caz, consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București, după caz, vor stabili modalitățile de atribuire în gestiune, pentru executarea serviciului de transport public local, pe întreaga rețea de trasee, pe grupe de trasee și pe trasee.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)În cazul în care traseele serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nu pot fi deservite de un singur operator de transport rutier și/sau transportator autorizat, autoritatea administrației publice locale are dreptul să decidă atribuirea gestiunii pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu și va încheia, după caz, contracte de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii, cu 2 sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)În cazul transportului public local de persoane realizat cu troleibuze, tramvaie, trenuri de metrou sau al transportului pe cablu, nu se vor emite licențe de traseu, traseele respective fiind menționate în contractele de atribuire a gestiunii.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)În situația prevăzută la alin. (3), în contractele de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local se vor stabili clauze privitoare la valabilitatea legitimațiilor de călătorie individuale emise pentru fiecare dintre operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați, după caz, pe toate mijloacele de transport în comun.



111

Error! Hyperlink reference not valid.(6)În cazul în care se vor încheia contractele respective cu 2 sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători, între aceștia și autoritatea administrației publice locale se va încheia un contract de distribuire a încasărilor provenite din vânzarea legitimațiilor de călătorie individuale cu valabilitate pe toate mijloacele de transport, prin care se va stabili modul concret în care se vor repartiza veniturile cuvenite fiecărui operator de transport rutier sau transportator autorizat.

Error! Hyperlink reference not valid.(7)Legitimațiile de călătorie individuale au regimul stabilit în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare.

Error! Hyperlink reference not valid.(8)O licență de traseu conține toate cursele care se efectuează pe traseul respectiv, conform programului de transport adoptat.

Error! Hyperlink reference not valid.(9)Licențele de traseu pentru transportul public local de persoane realizat prin curse regulate se eliberează de către autoritatea de autorizare pe baza hotărârii consiliului local, consiliului județean sau Consiliului General al Municipiului București, după caz, de dare în administrare sau a hotărârii de atribuire în gestiune delegată a serviciului de transport public local fără licitație, precum și a deciziei de acordare a gestiunii delegate realizate în urma licitațiilor. Valabilitatea licențelor de traseu este de maximum 3 ani.

Error! Hyperlink reference not valid.(10)În cazul transportului public județean de persoane realizat prin curse regulate licența de traseu se atribuie pe baza hotărârii comisiei paritare formate din reprezentanții consiliului județean și reprezentanții agenției A.R.R. din județul respectiv și se emite de către agenția A.R.R.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 38

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Atribuirea în gestiune directă sau delegată a serviciului de transport public local pe raza unei unități administrativ-teritoriale se face numai pe baza autorizației de transport deținute de transportatorii autorizați sau a licenței de transport deținute de operatorii de transport rutier.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Dovada atribuirii serviciului de transport public local o reprezintă copia conformă a autorizației de transport sau a licenței de transport, emisă de autoritatea de autorizare, pentru fiecare vehicul dovedit ca deținut în proprietate sau în baza unui contract de leasing, utilizat în realizarea transportului conform prevederilor contractului de atribuire. Fac excepție, în ceea ce privește obligația deținerii copiei conforme, tramvaiele, troleibuzele, trenurile de metrou și transportul pe cablu.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)În cazul impunerii unui număr limitat de autovehicule în efectuarea unui serviciu de transport public local, prioritatea eliberării copiilor conforme ale autorizației de transport se dă pentru vehiculele deținute în următoarea ordine:

Error! Hyperlink reference not valid.a)vehicule deținute în proprietate;

Error! Hyperlink reference not valid.b)vehicule deținute în baza unui contract de leasing.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)În cazul unui operator de transport rutier care deține vehicule exceptate de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, și care pot fi utilizate la efectuarea serviciului de transport public local, copia conformă a autorizației de transport se eliberează în baza licenței de transport deținute.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)În cazul serviciului de transport public în regim de taxi, copia conformă a autorizației de transport care conține numărul de atribuire și numărul de circulație ale autovehiculului reprezintă autorizația taxi a vehiculului respectiv.

Error! Hyperlink reference not valid.(6)Autorizația de transport și copia conformă se eliberează pentru o perioadă de cel mult 5 ani, putând fi preluate, la cerere, cu verificarea îndeplinirii condițiilor inițiale de emitere.

Error! Hyperlink reference not valid.(7)În cazul serviciului de transport public local de persoane prin curse speciale, autoritatea de autorizare va elibera operatorilor de transport rutier, la cerere, licența pentru fiecare traseu local sau județean pe care aceștia execută transportul, în conformitate cu contractele încheiate cu beneficiarii de transport. Durata licenței de traseu este conformă cu durata contractului, dar nu mai mare de 3 ani.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 39

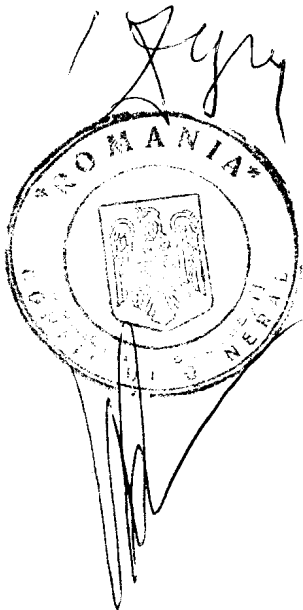
Error! Hyperlink reference not valid.(1)Autorizația de transport se retrage de către autoritatea de autorizare în cazul în care transportatorul autorizat nu mai îndeplinește condițiile care au stat la baza acordării acesteia sau în cazul în care acesta a furnizat documente conținând informații eronate cu ocazia solicitării de acordare a autorizației de transport. În caz de retragere a licenței de transport sau a autorizației de transport, copiile conforme ale acestora și licențele de traseu au același regim.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Copiile conforme ale licenței de transport sau ale autorizației de transport se suspendă de către autoritatea de autorizare în cazul săvârșirii unor abateri grave sau repetate de la prevederile contractelor de atribuire a serviciului, precum și de la reglementările în vigoare privind transportul rutier și/sau protecția mediului.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Licența de traseu se retrage cu o notificare prealabilă de 60 de zile, în cazul unor abateri grave de la prevederile caietului de sarcini. În intervalul de 60 de zile, autoritățile administrației publice locale vor organiza atribuirea serviciului respectiv în gestiune altui operator de transport rutier.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 40

Error! Hyperlink reference not valid.Licența de transport, licența de traseu, autorizația de transport și copiile conforme ale acestora, eliberate unui operator de transport sau unui transportator autorizat, nu



pot fi utilizate de către alte persoane pentru a executa cu autovehiculele deținute activități de transport public.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL X: Finanțarea serviciului de transport public local de persoane
Error! Hyperlink reference not valid.Art. 41

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Sumele necesare finanțării funcționării și exploatării serviciilor de transport public local, provenite din subvenții de la bugetul local, se prevăd în bugetele locale și se aprobă odată cu acestea prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Sursele de finanțare a cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de transport public local de persoane, se asigură potrivit Legii nr. 51/2006.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale, și a legislației în vigoare privind achizițiile publice.

Error! Hyperlink reference not valid.(6)În cazul gestiunii delegate, bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane, finanțate din fonduri proprii ale operatorilor de transport rutier sau ale transportatorilor autorizați, rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii. În contractul de delegare a gestiunii serviciului se vor defini categoriile de bunuri și se va preciza modul de repartizare a bunurilor de retur sau a bunurilor de preluare realizate până la încetarea, din orice cauză, a contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și eventualele despăgubiri.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 42

Error! Hyperlink reference not valid.(1)Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Condițiile concrete în care va fi acoperit costul călătoriilor potrivit prevederilor alin. (1) și (2) sau costurile înregistrate pentru efectuarea transportului public local pe traseele sociale nerentabile se vor stabili prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 43

Error! Hyperlink reference not valid.Procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului de transport public local de persoane se precizează în hotărârile de dare în administrare a serviciului, respectiv în contractele de delegare a gestiunii și trebuie să țină seama de următoarele reguli:

Error! Hyperlink reference not valid.a)tarifele și subvențiile încasate de operatorul de transport rutier sau de transportatorul autorizat în urma prestării serviciului de transport public local de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele înscrise și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului de transport public local respectiv;

Error! Hyperlink reference not valid.b)tarifele se actualizează periodic prin indexare cu indicele de creștere a prețurilor de consum, prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz;

Error! Hyperlink reference not valid.c)condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii;

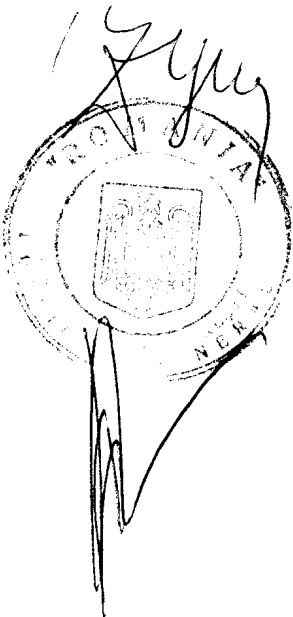
Error! Hyperlink reference not valid.d)modificarea tarifelor sau a subvențiilor se aprobă prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene sau a Consiliului General al Municipiului București, după caz.

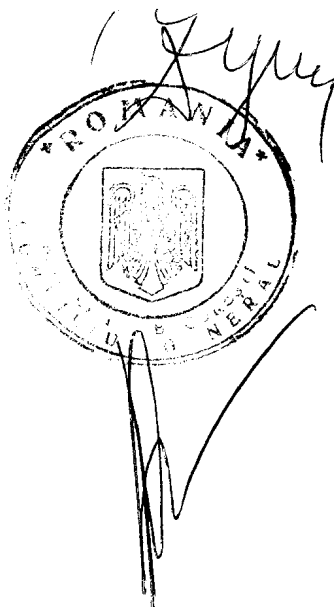
Error! Hyperlink reference not valid.Art. 44

Error! Hyperlink reference not valid.Nivelul tarifelor aplicate de către operatorii de transport sau transportatorii autorizați în transportul public local de persoane prin curse regulate sau în regim de taxi vor constitui criterii de acordare a gestiunii serviciului respectiv, prin concesionare.

Error! Hyperlink reference not valid.CAPITOLUL XI: Răspunderi și sancțiuni

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 45





Error! Hyperlink reference not valid.(1)Încălcarea dispozițiilor prezentei legi atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(2)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei, persoanele fizice, care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(3)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, funcționarii publici răspunzători pentru următoarele fapte:

Error! Hyperlink reference not valid.a)neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a prevederilor privind atribuirea gestiunii serviciului și a licențelor de traseu;

Error! Hyperlink reference not valid.b)nerespectarea prevederilor art. 19 privind obligațiile asumate de autorități prin contractele de atribuire a gestiunii;

Error! Hyperlink reference not valid.c)nerespectarea prevederilor art. 20 privind atribuțiile autorităților de reglementare pentru domeniul serviciului de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.d)nerespectarea prevederilor art. 36 privind acordarea autorizațiilor de transport;

Error! Hyperlink reference not valid.e)nerespectarea prevederilor art. 39 privind retragerea sau suspendarea autorizațiilor de transport.

Error! Hyperlink reference not valid.(4)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, operatorii economici care nu au inscripționat în mod corespunzător mijloacele de transport folosite pentru transportul în cont propriu.

Error! Hyperlink reference not valid.(5)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, conducătorul auto, pentru următoarele fapte:

Error! Hyperlink reference not valid.a)nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (2), art. 5 alin. (5), art. 7 alin. (3), art. 11 alin. (2) și ale art. 13 alin. (2) privind refuzul de a prezenta la control documentele corespunzătoare;

Error! Hyperlink reference not valid.b)nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (4) lit. c) privind respectarea punctelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor.

Error! Hyperlink reference not valid.(6)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, funcționarii publici pentru nerespectarea prevederilor art. 18 alin. (1) lit. e) privind sancționarea operatorilor economici care nu prestează serviciile la parametri de performanță la care s-au obligat.

Error! Hyperlink reference not valid.(7)Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați, pentru următoarele fapte:

Error! Hyperlink reference not valid.a)nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate;

Error! Hyperlink reference not valid.b)nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (2) și (3) și ale lit. d) a alin. (4) privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate speciale;

Error! Hyperlink reference not valid.c)nerespectarea prevederilor art. 7 alin. (2) privind condițiile în care se execută transportul public de mărfuri în regim contractual;

Error! Hyperlink reference not valid.d)nerespectarea prevederilor art. 10 alin. (2) privind condițiile în care se execută transportul de persoane pe cablu;

Error! Hyperlink reference not valid.e)nerespectarea prevederilor art. 11 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul de mărfuri cu tractoare cu remorci;

Error! Hyperlink reference not valid.f)nerespectarea prevederilor art. 13 alin. (1) privind condițiile în care se execută transportul realizat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare;

Error! Hyperlink reference not valid.g)nerespectarea obligațiilor prevăzute în contractele de delegare a gestiunii;

Error! Hyperlink reference not valid.h)nerespectarea prevederilor art. 30 privind persoanele juridice care pot executa transport public local de persoane sau de mărfuri;

Error! Hyperlink reference not valid.i)nerespectarea prevederilor art. 31 privind evidențierea distinctă în contabilitate pentru fiecare activitate desfășurată;

Error! Hyperlink reference not valid.j)nerespectarea prevederilor art. 32 alin. (1) privind respectarea regulamentelor și caietelor de sarcini ale serviciilor de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.k)nerespectarea prevederilor art. 34 privind obligațiile operatorilor de transport și transportatorilor autorizați în realizarea serviciilor de transport public local;

Error! Hyperlink reference not valid.l)nerespectarea prevederilor art. 37 alin. (7) privind regimul legitimațiilor de călătorie;

Error! Hyperlink reference not valid.m)nerespectarea prevederilor art. 40 privind folosirea de către un operator de transport sau transportator autorizat a documentelor eliberate pentru alt operator de transport sau transportator autorizat.

Error! Hyperlink reference not valid.(8)Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (2)-(7) și aplicarea sancțiunilor se fac de către împuterniciții primarilor comunelor, orașelor și municipiilor, de către primarul general al municipiului București, de către președinții consiliilor județene și de către persoanele împuternicite de aceștia, după caz.

Error! Hyperlink reference not valid.(9)Consiliile locale, consiliile județene și, după caz, Consiliul General al Municipiului București vor stabili, potrivit dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, faptele care constituie contravenții în domeniul serviciului de transport public local, altele decât cele prevăzute la alin. (2) -(7) sau în alte reglementări legale.

Error! Hyperlink reference not valid.Art. 46

Error! Hyperlink reference not valid. **Contravențiilor prevăzute la art. 45 alin. (2)-(7) le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu excepția celor ale art. 28.**

Error! Hyperlink reference not valid. **CAPITOLUL XII: Dispoziții tranzitorii și finale**

Error! Hyperlink reference not valid. **Art. 47**

Error! Hyperlink reference not valid. **(1) Operatorii economici care execută transport public local, activi la data intrării în vigoare a prezentei legi, și care nu dețin licență de transport în condițiile legii sunt obligați să solicite și să obțină eliberarea acesteia până la data de 31 decembrie 2007.**

Error! Hyperlink reference not valid. **(2) Licențele de transport valabile la data intrării în vigoare a prezentei legi își mențin valabilitatea până la data expirării acestora, fără posibilitatea prelungirii, în cazul în care își pot desfășura activitatea numai în calitate de transportatori autorizați conform prevederilor prezentei legi.**

Error! Hyperlink reference not valid. **Art. 48**

Error! Hyperlink reference not valid. **(1) În termen de 90 de zile de la data publicării prezentei legi, Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și A.N.R.S.C., după caz, vor elabora și vor aproba prin ordin al ministrului, respectiv al președintelui autorității, reglementările stabilite prin prezenta lege cuprinse în domeniile lor de activitate, precum și normele de aplicare a prezentei legi.**

Error! Hyperlink reference not valid. **(2) Până la emiterea normelor și regulamentelor prevăzute de prezenta lege, rămân în vigoare prevederile normelor existente.**

Error! Hyperlink reference not valid. **(3) În cazul reorganizării ori lichidării judiciare a operatorilor de transport public local cărora le-a fost delegată gestiunea serviciului anterior intrării în vigoare a prezentei legi, consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București, după caz, pot cere renegocierea contractului de delegare a gestiunii pe baza prevederilor prezentei legi sau îl vor rezilia organizând o nouă procedură de delegare a gestiunii, în scopul desemnării unui nou operator de transport rutier sau transportator autorizat.**

Error! Hyperlink reference not valid. **Art. 49**

Error! Hyperlink reference not valid. **(1) Contractele de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local, valabil încheiate până la data intrării în vigoare a prezentei legi, își produc efectele potrivit clauzelor contractuale, până la expirarea acestora, dar nu mai mult de termenul maxim stabilit prin prezenta lege.**

Error! Hyperlink reference not valid. **(2) Eventualele clauze ale contractelor de atribuire a gestiunii, referitoare la posibilitatea prelungirii acestora, se anulează; pentru atribuirea serviciului este necesară organizarea unei noi proceduri de atribuire a gestiunii, potrivit prevederilor prezentei legi.**

Error! Hyperlink reference not valid. **(3) Operatorii economici care execută servicii de transport public fără a avea contracte de atribuire a gestiunii valabile pot executa aceste servicii până la data de 31 decembrie 2007, termen după care autoritățile administrației publice locale sunt obligate să încheie contractele de atribuire a gestiunii corespunzătoare.**

Error! Hyperlink reference not valid. **Art. 50**

Error! Hyperlink reference not valid. **Prezenta lege intră în vigoare la 3 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.**

Error! Hyperlink reference not valid. **Art. 51**

Error! Hyperlink reference not valid. **La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă Ordonanța Guvernului nr. 86/2001 privind serviciile regulate de transport public local de călători, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administrației și Internelor" se înlocuiește cu denumirea "Ministerul Internelor și Reformei Administrative" și completări prin Legea nr. 284/2002.**

Error! Hyperlink reference not valid. ******.**

Error! Hyperlink reference not valid. **Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.**

Error! Hyperlink reference not valid.

PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR

BOGDAN OLTEANU

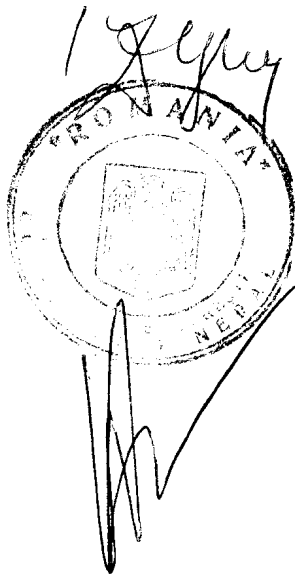
PREȘEDINTELE SENATULUI

NICOLAE VĂCĂROIU

Error! Hyperlink reference not valid.

Error! Hyperlink reference not valid. ***) Conform art. 15 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 24/2007 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administrației și Internelor" se înlocuiește cu denumirea "Ministerul Internelor și Reformei Administrative".**

Error! Hyperlink reference not valid. **Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 262 din data de 19 aprilie 2007**



Cur

Anexa B Formulare pentru interviurile la
domiciliu

12/12/2014

ROMANIA

SECRET

12/12/2014

12/12/2014

Bucharest Urban Transport Master Plan

Household Survey

Page

Section 1) Interview Identification Data

1	Interviewer Name		
2A	Interview Date	2B	Interview Time
3	Coder Name		

Section 2.A) Household Data

4	Home Address	STR. _____ NR. _____ BLOCK _____ SC. _____ AP. _____ SECTOR _____																															
5	Household Size (at this Address)																																
6	Household Members Over 5 years old																																
7	Number of Economically Active																																
8	Vehicles Available to Household	8A _____ Passenger Cars	8B _____ Trucks																														
9	Walk Time to Nearest Public Transport	_____ Minutes																															
10	Average Monthly Household Income, Lei	<table><thead><tr><th>RON</th><th></th><th>ROL</th></tr></thead><tbody><tr><td>< or = 440</td><td>☐</td><td>1 < or = 4.400.000</td></tr><tr><td>441 - 800</td><td>☐</td><td>2 4.410.001 - 8.000.000</td></tr><tr><td>800 - 1200</td><td>☐</td><td>3 8.000.001 - 12.000.000</td></tr><tr><td>1200 - 1600</td><td>☐</td><td>4 12.000.001 - 16.000.000</td></tr><tr><td>1600 - 2000</td><td>☐</td><td>5 16.000.001 - 20.000.000</td></tr><tr><td>2000 - 3000</td><td>☐</td><td>6 20.000.001 - 30.000.000</td></tr><tr><td>3000 - 5000</td><td>☐</td><td>7 30.000.001 - 50.000.000</td></tr><tr><td>5000 - 10000</td><td>☐</td><td>8 50.000.001 - 100.000.000</td></tr><tr><td>> 10000</td><td>☐</td><td>9 >100.000.000</td></tr></tbody></table>		RON		ROL	< or = 440	☐	1 < or = 4.400.000	441 - 800	☐	2 4.410.001 - 8.000.000	800 - 1200	☐	3 8.000.001 - 12.000.000	1200 - 1600	☐	4 12.000.001 - 16.000.000	1600 - 2000	☐	5 16.000.001 - 20.000.000	2000 - 3000	☐	6 20.000.001 - 30.000.000	3000 - 5000	☐	7 30.000.001 - 50.000.000	5000 - 10000	☐	8 50.000.001 - 100.000.000	> 10000	☐	9 >100.000.000
RON		ROL																															
< or = 440	☐	1 < or = 4.400.000																															
441 - 800	☐	2 4.410.001 - 8.000.000																															
800 - 1200	☐	3 8.000.001 - 12.000.000																															
1200 - 1600	☐	4 12.000.001 - 16.000.000																															
1600 - 2000	☐	5 16.000.001 - 20.000.000																															
2000 - 3000	☐	6 20.000.001 - 30.000.000																															
3000 - 5000	☐	7 30.000.001 - 50.000.000																															
5000 - 10000	☐	8 50.000.001 - 100.000.000																															
> 10000	☐	9 >100.000.000																															

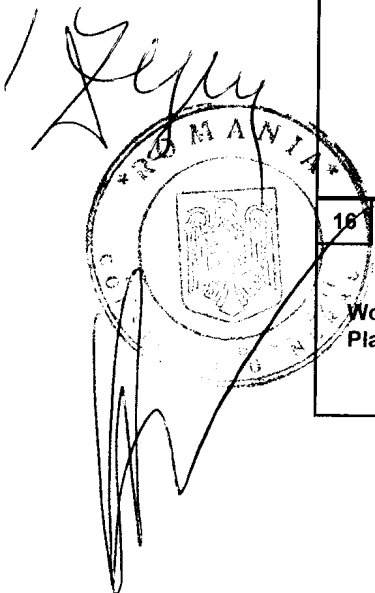
Bucharest Urban Transport Master Plan

Page

Household Survey

Section 2.B) Personal Data

11	Sex	Male ☐ 1 Female ☐ 2	
12	Age, Years Old	< 5 ☐ 1 5 to 16 ☐ 2 16 to 25 ☐ 3 25 to 65 ☐ 4 65 + ☐ 5	
13	Drivers License	no ☐ 0 yes ☐ 1	
14	Work Status	Employee ☐ 1 Employer ☐ 2 Self - employed ☐ 3 Unemployed ☐ 4 Housewife ☐ 5 Housewife with job ☐ 6 Student (Classes 11, 12 and University) ☐ 7 Student (same as above) with a job ☐ 8 Pupil (Classes 1 to 10) ☐ 9 Retired ☐ 10 Other (specify) ☐ 11	
15	Industrial Category	Not Applicable ☐ 0 Agriculture, forestry, fishery ☐ 1 Mining and quarrying ☐ 2 Manufacturing industry ☐ 3 Construction ☐ 4 Wholesale ☐ 5 Retail ☐ 6 Financial, insurance, real estate ☐ 7 Transport, Storage and Communication ☐ 8 Electricity, thermal energy, water, gas ☐ 9 Service (hotels and restaurants) ☐ 10 Public Sector (administration, defense) ☐ 11 Education ☐ 12 Health and social assistance ☐ 13 Other (specify) ☐ 14	
16	Work Place	Home ☐ Work Name/ Address 	17 Study Place
		Home ☐ Education Name/ Address 	



6/1

Bucharest Urban Transport Master Plan

Household Survey

Page

Section 2.C) Trip Information

18	TRAVEL DAY	1-MO	2-TUE	3-WED	4-THU	5-FR																																																												
Trip Purpose<table style="width: 100%;"><tr><td>Home</td><td>1</td><td>Visit Friends</td><td>8</td></tr><tr><td>Holiday Home</td><td>2</td><td>Recreation</td><td>9</td></tr><tr><td>Work</td><td>3</td><td>Bringing children</td><td></td></tr><tr><td>Employers Business</td><td>4</td><td>to/ from</td><td></td></tr><tr><td>Education</td><td>5</td><td>kindergarden/school</td><td>10</td></tr><tr><td>Shopping</td><td>6</td><td>Other</td><td>11</td></tr><tr><td>Personal Business</td><td>7</td><td></td><td></td></tr></table> Transport Mode<table style="width: 100%;"><tr><td>Walk (foot)</td><td>1</td><td>Bus</td><td>9</td></tr><tr><td>Bicycle</td><td>2</td><td>Non-public Bus</td><td>10</td></tr><tr><td>Motorbicycle</td><td>3</td><td>Trolley Bus</td><td>11</td></tr><tr><td>Passenger Car</td><td>4</td><td>Tram</td><td>12</td></tr><tr><td>Van</td><td>5</td><td>Metro</td><td>13</td></tr><tr><td>Light Truck</td><td>6</td><td>Train</td><td>14</td></tr><tr><td>Taxi</td><td>7</td><td>Other</td><td>15</td></tr><tr><td>Maxi Taxi</td><td>8</td><td></td><td></td></tr></table>							Home	1	Visit Friends	8	Holiday Home	2	Recreation	9	Work	3	Bringing children		Employers Business	4	to/ from		Education	5	kindergarden/school	10	Shopping	6	Other	11	Personal Business	7			Walk (foot)	1	Bus	9	Bicycle	2	Non-public Bus	10	Motorbicycle	3	Trolley Bus	11	Passenger Car	4	Tram	12	Van	5	Metro	13	Light Truck	6	Train	14	Taxi	7	Other	15	Maxi Taxi	8		
Home	1	Visit Friends	8																																																															
Holiday Home	2	Recreation	9																																																															
Work	3	Bringing children																																																																
Employers Business	4	to/ from																																																																
Education	5	kindergarden/school	10																																																															
Shopping	6	Other	11																																																															
Personal Business	7																																																																	
Walk (foot)	1	Bus	9																																																															
Bicycle	2	Non-public Bus	10																																																															
Motorbicycle	3	Trolley Bus	11																																																															
Passenger Car	4	Tram	12																																																															
Van	5	Metro	13																																																															
Light Truck	6	Train	14																																																															
Taxi	7	Other	15																																																															
Maxi Taxi	8																																																																	
FIRST TRIP																																																																		
Origin		Destination		24		25																																																												
19	Address	21	Address	22	Transport Modes	Time (Mins)																																																												
	Work ☐ Home ☐		Work ☐ Home ☐	Purpose	1st Mode																																																													
	Study ☐ Other ☐		Study ☐ Other ☐		2nd Mode																																																													
					3rd Mode																																																													
					4th Mode																																																													
					5th Mode																																																													
	20			23																																																														
	Departure Time			Arrival Time																																																														
SECOND TRIP																																																																		
Origin		Destination		31		32																																																												
26	Address	28	Address	29	Transport Modes	Time (Mins)																																																												
	Work ☐ Home ☐		Work ☐ Home ☐	Purpose	1st Mode																																																													
	Study ☐ Other ☐		Study ☐ Other ☐		2nd Mode																																																													
					3rd Mode																																																													
					4th Mode																																																													
					5th Mode																																																													
	27			30																																																														
	Departure Time			Arrival Time																																																														
THIRD TRIP																																																																		
Origin		Destination		38		39																																																												
33	Address	35	Address	36	Transport Modes	Time (Mins)																																																												
	Work ☐ Home ☐		Work ☐ Home ☐	Purpose	1st Mode																																																													
	Study ☐ Other ☐		Study ☐ Other ☐		2nd Mode																																																													
					3rd Mode																																																													
					4th Mode																																																													
					5th Mode																																																													
	34			37																																																														
	Departure Time			Arrival Time																																																														
FOURTH TRIP																																																																		
Origin		Destination		45		46																																																												
40	Address	42	Address	43	Transport Modes	Time (Mins)																																																												
	Work ☐ Home ☐		Work ☐ Home ☐	Purpose	1st Mode																																																													
	Study ☐ Other ☐		Study ☐ Other ☐		2nd Mode																																																													
					3rd Mode																																																													
					4th Mode																																																													
					5th Mode																																																													
	41			44																																																														
	Departure Time			Arrival Time																																																														
FIFTH TRIP																																																																		
Origin		Destination		52		53																																																												
47	Address	49	Address	50	Transport Modes	Time (Mins)																																																												
	Work ☐ Home ☐		Work ☐ Home ☐	Purpose	1st Mode																																																													
	Study ☐ Other ☐		Study ☐ Other ☐		2nd Mode																																																													
					3rd Mode																																																													
					4th Mode																																																													
					5th Mode																																																													
	48			51																																																														
	Departure Time			Arrival Time																																																														
6. Telephone number of the household head: 																																																																		

Anexa C Interviuurile la domiciliu – Manualul interviewatorului



DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui inter-schimb de tramvai, troleibuz și autobuz la Piața Sudului asigurând o integrare îmbunătățită cu serviciile de metrou.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Acces îmbunătățit la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În sudul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

[Signature]

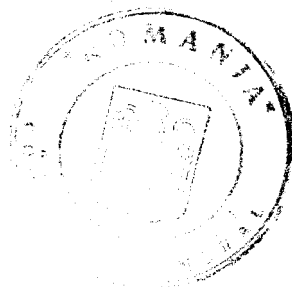


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui Park & Ride la IMGB Depoul cu acces la centrul orașului asigurat de metrou	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei pe rutele din sud
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Completează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la sudul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În sudul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Venituri de la utilizatori

1/2/2014



[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui Park & Ride la Jilva cu accesul la centrul orașului asigurat de extinderea liniei de tramvai	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei pe rutele din sud
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Completează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la sudul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În sudul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Venituri de la utilizatori



A large, stylized handwritten signature in black ink.

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner.

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui Park & Ride la Banesea cu acces la centrul orașului asigurat prin propunerea de extindere a metroului (Aviatorilor la Aeroportul Otopeni)	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestiei pe rutele din sud
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la sudul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În nordul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Venituri de la utilizatori

1. 24/04/2014

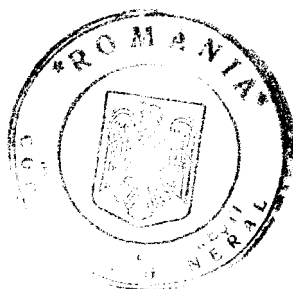


[Handwritten signature]

[Small handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui Park & Ride la Industriilor cu acces la centrul orașului asigurat de metrou	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	- Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; - Reducerea congestiei pe rutele din sud
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	- Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb - Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	- Încurajează schimbarea modurilor de transport public; - Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Asigură beneficii de acces semnificativ la vestul orașului București
	Impacturi sociale	- Asigură alternative mai bune de transport public; - Reduce timpul de călătorie; - Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	În vestul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Venituri de la utilizatori

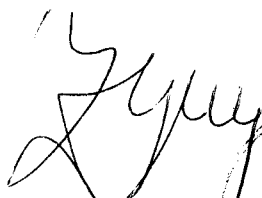
[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unui Park & Ride la Republica cu acces la centrul orașului asigurat de metrou	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	- Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; - Reducerea congestiei pe rutele din sud
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	- Îmbunătățește integrarea între mijloace și reduce penalitățile de inter-schimb - Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	- Încurajează schimbarea modurilor de transport public; - Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Asigură beneficii de acces semnificativ la estul orașului București
	Impacturi sociale	- Asigură alternative mai bune de transport public; - Reduce timpul de călătorie; - Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	În estul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Venituri de la utilizatori





DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Dezvoltarea unei ierarhii de oprire a transportului public și îmbunătățirea ulterioară a facilităților	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Îmbunătățirea calității serviciilor va promova utilizarea transportului public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ N/A
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ N/A
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Necesită aprobare din partea autorității locale
	Finalizarea proiectului	▪ Necesită studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	
	Finanțarea pe loc	
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ N/A
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	▪ În întreg orașul
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	

12/2014



[Handwritten signature]

[Small handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Dezvoltarea unui sistem integrat pentru bilete	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Îmbunătățirea calității serviciilor va promova utilizarea transportului public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ N/A
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ N/A
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	▪ Necesită studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ N/A
	Impacturi sociale	-
	Acoperire geografică	▪ În întreg orașul
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

Handwritten signature



Handwritten signature

Handwritten signature

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unei strategii de informare pentru ajutarea pasagerilor	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Îmbunătățirea informării pasagerilor va promova utilizarea transportului public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ N/A
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ N/A
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	▪ Necesită studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ N/A
	Impacturi sociale	-
	Acoperire geografică	▪ În întreg orașul
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-






DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea unei strategii cuprinzătoare de marketing	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ O strategie cuprinzătoare de marketing va promova utilizarea transportului public.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ N/A
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ N/A
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	▪ Necesită studiu de fezabilitate ⁴
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ N/A
	Impacturi sociale	-
	Acoperire geografică	▪ În întreg orașul
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

[Signature]

[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – UTC/ITS		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea sistemului UTC/PTM/CCTV București în afara inelului central, către aeroporturi. Opțiunea de cost a extensiei nordice a proiectului BTMS.	
Anul de implementare	2008	
Costul estimat (Euro)	€1.1m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	- Semnaloe de trafic coordonate pe ruta nordică - Acoperire CCTV pe ruta nordică - Prioritatea transportului public la semnalele de pe ruta nordică
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	- Extinderea UTC/PTM/CCTV existente pe exteriorul inelului central - UTC/PTM/CCTV extinse pe rutele de la centrul orașului către aeroporturi - Utilizarea sistemului central UTC/PTM/CCTV existent - Acoperire adițională prin rețea de fibră optică și UTC/PTM/CCTV
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	- Reducerea congestionării traficului pe principalele artere și rute - Reducerea poluării aerului și poluării sonore corespunzătoare reducerii congestionării - Prioritatea autobuzelor la semnal pentru a încuraja schimbul de mijloace de transport public
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	A fost inclus în licitația BTMS ca un cost de opțiune, dar nu a fost luat în considerare deoarece costul a depășit bugetul proiectului
	Finalizarea proiectului	Ar putea urma proiectul existent BTMS ca Faza 2 la proiectul BTMS.
	Viteza de implementare	1 an
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Monitorizarea transportului public și prioritatea la semnale pentru a beneficia utilizatorii de transport public mai mult decât utilizatorii de mașini private.
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	În limitele orașului București.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

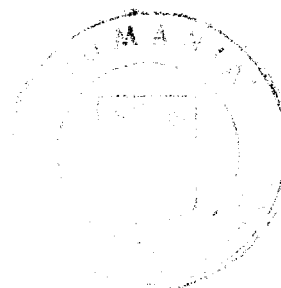
[Signature]



[Signature]

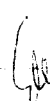
[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – UTC/ITS		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Sistem de ghidare în parcare. Sistem unic sau funcții adiționale pentru BTMS. Spațiile de parcare din garaj indicate pe semne cu mesaje variabile (VMS).	
Anul de implementare	2008/2009	
Costul estimat (Euro)	€0.8m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ O parte a informațiilor despre trafic furnizate populației ▪ Promovarea parcării în afara străzii ▪ Descurajarea parcării pe stradă, care ocupă partea carosabilului ▪ Reducerea congestionării traficului datorat mașinilor care circulă în timp de căută locuri de parcare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinderea UTC/PTM/CCTV existent pentru a furniza o funcție suplimentară de ghidare în parcare. ▪ O parte a soluției integrate ITS bazată pe funcțiile inițiale ale BTMS UTC/PTM/CCTV. ▪ Utilizarea sistemelor centrale UTC/PTM/CCTV existente în centrele de control și monitorizare ▪ Utilizarea rețelei de fibră optică BTMS și sistemelor de date radio.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Reducerea circulației/congestionării traficului în centrul orașului. ▪ Reducerea poluării aerului și poluării sonore corespunzătoare reducerii congestionării ▪ Potențiala reducere a parcării pe stradă (sau pe trotuar) la combinarea cu o parcare eficientă. ▪ Îmbunătățirea capacității trotuarului pentru pietoni. ▪ Capacitatea potențială a rutelor ciclice.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Nu există o legislație referitoare la ghidarea parcarilor și prevederile VMS pentru garajele din afara străzilor.
	Finalizarea proiectului	▪ Poate urma proiectul BTMS existent.
	Viteza de implementare	1 an
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Reducerea congestionării traficului și ambuteiajelor din parcarile pe stradă din centrul orașului ar putea încuraja mersul pe jos. ▪ Optimizarea capacității de parcare în centrele comerciale ar îmbunătăți calitatea traficului și activităților economice.
	Impacturi sociale	-
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București. ▪ Posibile Park-and-Ride la marginile orașului.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	-

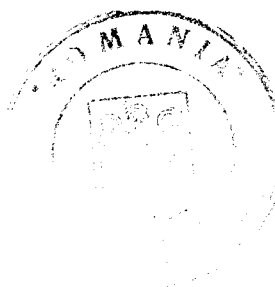


DESCRIEREA PROIECTULUI – UTC/ITS		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Sistem de informare a șoferilor. Sistem unic sau funcție adițională la BTMS. Informații despre congestionare, incidente, evenimente și rute ocolitoare afișate pe semnele cu mesaj text (VMS) așezate în locații strategice și în jurul orașului.	
Anul de implementare	2008/2009	
Costul estimat (Euro)	€2.0m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ O parte a informațiilor despre trafic furnizate populației ▪ Promovarea parcării în afara străzii ▪ Descurajarea parcării pe stradă, care ocupă partea carosabilului ▪ Reducerea congestionării traficului datorat mașinilor care circulă în timp de căută locuri de parcare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinderea UTC/PTM/CCTV existent pentru a furniza o funcție suplimentară de ghidare în parcare. ▪ O parte a soluției integrate ITS bazată pe funcțiile inițiale ale BTMS UTC/PTM/CCTV. ▪ Utilizarea sistemelor centrale UTC/PTM/CCTV existente în centrele de control și monitorizare ▪ Utilizarea rețelei de fibră optică BTMS și sistemelor de date radio.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Reducerea circulației/congestionării traficului în centrul orașului. ▪ Reducerea poluării aerului și poluării sonore corespunzătoare reducerii congestionării ▪ Potențiala reducere a parcării pe stradă (sau pe trotuar) la combinarea cu o parcare eficientă.
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	▪ Ar putea urma proiectul BTMS existent. ▪ BTMS existent include unele prevederi pentru informații despre trafic și transport prin internet.
	Viteza de implementare	Pe faze, 1 an, 2 ani
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Managementul activ al rețelei ar putea optimiza capacitatea călătoriilor, inclusiv schimbarea mijloacelor de transport. ▪ Un public mai bine informat poate să evalueze condițiile și să ia anumite decizii.
	Impacturi sociale	▪ Publicul este informat cum să schimbe mijloacele de transport în timpul călătoriei.
	Acoperire geografică	În limitele orașului București și pe rutele majore de la periferia orașului.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Posibile informații, elaborate individual SMS, WAP etc ca serviciu de abonare. O parte a soluției de informare referitor la trafic și călătorii.

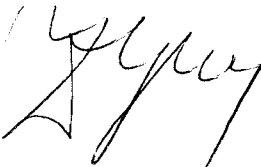


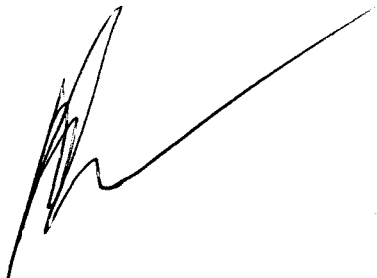



DESCRIEREA PROIECTULUI – UTC/ITS		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Informații despre trafic și călătorii (TTI). Colaționarea traficului în timp real și informațiile despre călătorii includ rutele congestionate, și informații despre serviciile de transport public. Livrarea informațiilor despre trafic prin internet și alte mijloace e.g. PDA's, telefoane mobile.	
Anul de implementare	2008/2009	
Costul estimat (Euro)	€0.5m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ O parte a informațiilor despre trafic furnizate populației ▪ Promovarea parcării în afara străzii ▪ Descurajarea parcării pe stradă, care ocupă partea carosabilului ▪ Reducerea congestionării traficului datorat mașinilor care circulă în timp de căută locuri de parcare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinderea UTC/PTM/CCTV existent pentru a furniza o funcție suplimentară de ghidare în parcare. ▪ O parte a soluției integrate ITS bazată pe funcțiile inițiale ale BTMS UTC/PTM/CCTV. ▪ Utilizarea sistemelor centrale UTC/PTM/CCTV existente în centrele de control și monitorizare ▪ Utilizarea rețelei de fibră optică BTMS și sistemelor de date radio.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ O parte a informațiilor despre trafic furnizate populației ▪ Promovarea parcării în afara străzii ▪ Descurajarea parcării pe stradă, care ocupă partea carosabilului ▪ Reducerea congestionării traficului datorat mașinilor care circulă în timp de căută locuri de parcare
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Sistemul existent BTMS va avea o componentă de sistem central TTI ▪ Sistemul existent va fi utilizat și extins
	Finalizarea proiectului	▪ Ar putea urma proiectul BTMS existent. ▪ BTMS existent include unele prevederi pentru informații despre trafic și transport prin internet.
	Viteza de implementare	Pe faze, 1 an, 2 ani
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Managementul activ al rețelei ar putea optimiza capacitatea călătoriilor, inclusiv schimbarea mijloacelor de transport. ▪ Un public mai bine informat poate să evalueze condițiile și să ia anumite decizii.
	Impacturi sociale	▪ Publicul este informat cum să schimbe mijloacele de transport în timpul călătoriei.
	Acoperire geografică	În limitele orașului București și pe rutele majore de la periferia orașului.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Posibile informații, elaborate individual SMS, WAP etc ca serviciu de abonare. O parte a soluției de informare referitor la trafic și călătorii.

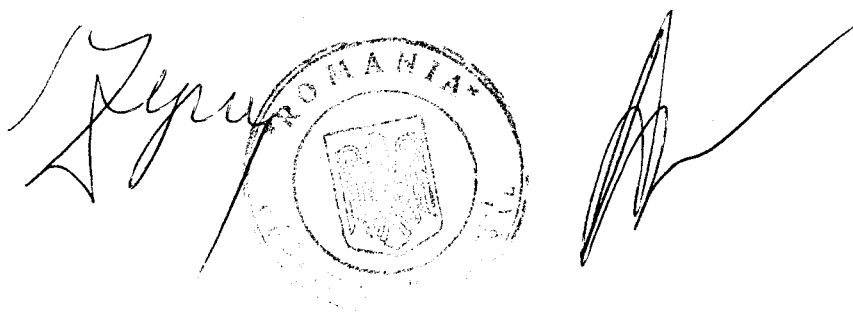


DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Stabilirea unui format național uniform pentru colectarea de date despre accidentele de trafic care au avut ca rezultat vătămări corporale.	
Anul de implementare	2008/12	
Costul estimat (Euro)	€1m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Permite ca politicile de reducere a accidentelor la toate nivelele să fie formulate în bază consistentă Permite evaluarea uniformă a problemelor legate de accidente în toate zonele din țară. Permite monitorizarea și exercițiile comparative executate eficient	
COERENȚA REȚELEI	Locațiile corecte ale accidentelor, în baza referințelor furnizate în toate cazurile Rețeaua națională de șosele și zonele urbane ar beneficia de sisteme de codare care identifică intersecțiile minore (ca nodurile) și șoselele dintre acestea (ca legături). Pe termen lung, poate fi extins la toate șoselele adoptate din țară. Pe cât posibil, trebuie utilizate definiții agreate pentru a permite o estimare corectă a raportului dintre persoanele ucise și cele rănite grav (KSI).	
MEDIU	n/a	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Indicația pentru acest tip trebuie să vină de la Ministerul de Transport. Trebuie să comunice dorința de a adopta politici de siguranță unificate similare cu cele utilizate în alte țări europene.
	Finalizarea proiectului	- Această propunere ar putea necesita modificări considerabile pentru practicile de muncă angajate de diferite forțe de poliție. - Multe dintre datele relevante ar putea fi deja colectate, dar acest fapt nu vine în ajutorul emiterii prezentului raport.
	Viteza de implementare	- Studiu scurt (2-4 luni) pentru a stabili cel mai adecvat format de date. - Sprijinul Ministerului de Transport din România. - Agreerea principiilor tuturor forțelor de poliție afectate și autorităților locale ale autostrăzilor și sănătății. - Stabilirea graficului pentru culegerea datelor de la diferite sisteme de raportare a accidentelor într-un singur sistem consistent
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Nici una sau foarte limitat.
	Impacturi sociale	Înregistrarea corectă a datelor accidentului poate ajuta la stabilirea dacă anumite grupuri prezintă mai mult risc decât altele, fie prin modalitate, locație sau statut socio-economic.
	Acoperire geografică	La nivel național, care este dincolo de emiterea planului master.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Înregistrarea corectă a datelor accidentelor permite înregistrarea costului economic al accidentelor sub formă de pierderi
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	n/a n/a Limitat



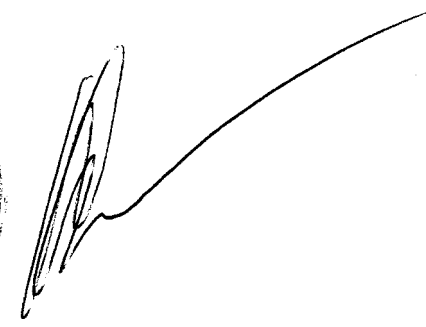


DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Stabilirea proceselor de audit pentru siguranța drumurilor pentru toate schemele de drumuri.	
Anul de implementare	2008/13	
Costul estimat (Euro)	€1.5m	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	De a asigura că toate schemele de trafic și transport, excluzând înlocuirile, sunt revizuite de o echipă de audit, independent de echipa de design, pentru a se asigura că orice risc de securitate este eliminat sau minimizat.	
COERENȚA REȚELEI	n/a	
MEDIU	n/a	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Ministerul Transportului a prezentat interes în introducerea Verificării siguranței drumurilor în România. Pregătirea municipalității din București, Ploiești și Sibiu ar trebui să facă subiectul unor discuții viitoare.
	Finalizarea proiectului	- Această propunere ar putea necesita unele schimbări la practicile de lucru angajate de municipalități. Dar experiența din alte țări sugerează că majoritatea proiectanților privesc auditul de siguranță ca pe o verificare adițională a muncii lor. - Trebuie să fie stabilit un format comun pentru conținutul auditului de siguranță. Exemple de practici adecvate pot fi găsite în țările europene. Acestea trebuie adaptate în conformitate cu instituțiile și practicile din România. - Acest format poate fi adaptat pentru a se potrivi condițiilor din fiecare din cele trei orașe, dar partea centrală a procedurii trebuie să rămână uniformă.
	Viteza de implementare	- Studiu scurt (2-4 luni) pentru stabilirea unui format adecvat de audit. - Trei luni de consultări concurente cu Ministerul de Transport din România și cu cele trei municipalități. - Instruirea personalului. Doi ani pentru formularea unui format agreat de procedură. - Introducerea structurată a verificărilor, merge pentru, să zicem 10%, din scheme până la 100% în termen de doi ani.
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Introducerea verificărilor de siguranță poate crea 4-5 posturi suplimentare de ingineri în Ploiești și Sibiu și aproximativ 30-35 în București.
	Impacturi sociale	n/a
	Acoperire geografică	- București, Ploiești și Sibiu. Dar pot fi adoptate orice alte autorități rutiere, după cum va fi considerat adecvat.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	- Schemele care au fost verificate este puțin probabil să mai necesite modificări după construire, păstrând astfel costuri scăzute și o durată îndelungată de viață.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivei venituri utilizator Potențial pentru PPP	n/a n/a Conform dovezilor din partea guvernelor naționale, autoritățile locale și companiile private pot participa împreună. Inițial, ar trebui să existe o implicare semnificativă a autorităților străine și companiilor în training etc. However as skills develop the audit procedure should become Romanian-based.



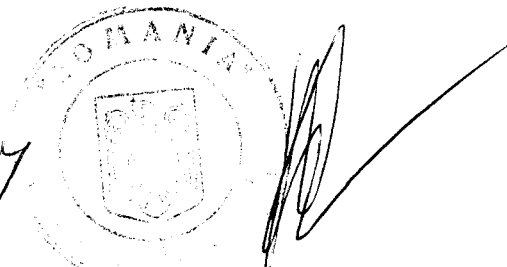
The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official stamp. The stamp contains the text "ROMANIA" at the top and "MINISTERUL TRANSPORTURILOR" at the bottom, surrounding a central emblem. To the right of the stamp is another handwritten signature.

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 1 of 4: Introducerea de treceri suplimentare pentru pietoni între legături.	
Anul de implementare	2008/11	
Costul estimat (Euro)	€100,000-150,000 per traversare	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Una dintre principalele categorii de accidente înregistrate în fiecare oraș o reprezintă accidentele cu pietoni, fie prin traversare incorectă, fie prin nerespectarea trecerilor de pietoni de către șoferi. Pentru a combate traversarea incorectă, trebuie identificate treceri legale de pietoni între principalele intersecții. La traversare, pietonii trebuie să fie mai precauți (Aceasta trebuie aplicată pentru a respecta legea care este discutată mai pe larg în Siguranța pietonilor 2 din 4 și Parcare.)	
COERENȚA REȚELEI	Principalul scop al acestui proiect este siguranța pietonului, dar și capacitatea de trafic trebuie luată în calcul. Propunerile din planul master de a introduce UTC asigură o bună oportunitate de a îmbunătăți facilitățile pietonilor minimalizând, în același timp efectele calității.	
MEDIU	Aceste propuneri sunt menite să creeze un mediu mai puțin intimidant pentru pietoni, și, de aceea, încurajează deplasarea pe verde. Majoritatea facilităților ar putea fi furnizate cu un mediu încorporat, dar pot exista și unele pierderi limitate.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Anul 2007 în București conține propuneri de introducere a locurilor de traversare între intersecții. Se poate considera că municipalitatea sprijină ideea. Situația din Ploiești sau Sibiu este mai puțin clară.
	Finalizarea proiectului	- Designul acestor treceri de pietoni trebuie să fie iluminat pentru a putea fi observat. - Odată introduse, trecerile de pietoni trebuie întreținute pentru a-și păstra eficiența, în termeni iluminatului, marcajelor etc. - Un program prioritar pentru introducerea suprafeței anti alunecare pe trecerile de pietoni trebuie introdus. Majoritatea locurilor periculoase trebuie mai întâi verificate. - În cadrul aceluiași intersecții mari se pot introduce locuri de traversare, în paralel cu modificări de semnalizare care rezultă din introducerea de planuri UTC. - Intersecțiile foarte mari trebuie luate în considerare pentru introducerea pasajelor subterane. Oricum, pasajele sunt considerate mai costisitoare decât zebrele (circa €1.2m fiecare) și pasajele subterane și mai costisitoare (circa €3-5m fiecare). - Unele din aceste scheme pot servi ca indicații în verificările de siguranță.
	Viteza de implementare	- Se presupune că schemele pentru implementarea în 2008/09 sunt deja avansate ca design și ar putea fi contra-productive sau ar putea altera sever programele. Oricum 2008/09 ar putea fi utilizat pentru identificarea designurilor fezabile. 2009/10 și 2010/11 trebuie utilizate pentru a progresa de designurile fezabile prin implementarea designului de 4taliat.
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Crearea unor treceri pentru pietoni poate încuraja vânzările și dezvoltarea birourilor în zonele urbane.
	Impacturi sociale	Vezi comentariile de la „Mediu” de mai sus.
	Acoperire geografică	București, Ploiești și Sibiu. Dar pot fi adoptate de către alte autorități dacă se consideră adecvat.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Vezi comentariile de la „Generarea locurilor de muncă/Oportunități egale” de mai sus.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	- n/a - n/a - Conform dovezilor din partea guvernelor naționale, autoritățile locale și companiile private pot participa împreună.


DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 2 din 4: Îndepărtarea mașinilor parcate din apropierea trecerilor de pietoni.	
Anul de implementare	2008/13	
Costul estimat (Euro)	€0.00, auto finanțare.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Una dintre principalele probleme observate la trecerile de pietoni este prezenta vehiculelor parcate imediat lângă trecere. Acest fapt scade considerabil vizibilitatea pietonilor pentru vehicule și vice-versa. Problema este mai gravă pentru copii, deoarece nu pot vedea, și nu pot fi văzuți după mașinile parcate. Acesta este un factor semnificativ de producere a accidentelor, fie prin traversare incorectă, fie vehiculele nu respectă trecerile de pietoni. Este ilegală parcare în apropierea zebrelor. O linie albă, dublă din centrul carosabilului, de obicei la 30 de metri distanță de fiecare latură indică zona în care parcare este interzisă. Conceptul este similar cu zig-zag-urile folosite în Marea Britanie. Acest regulament este ignorat și este nevoie de niște programe riguroase pentru a restabili credibilitatea și eficacitatea.	
COERENȚA REȚELEI	Îndepărtarea vehiculelor parcate din apropierea intersecțiilor ar ajuta la îmbunătățirea capacității traficului.	
MEDIU	Beneficiile de mediu pentru reducerea parcării ilegale sunt discutate în decriminalizarea parcarilor	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Observațiile pe teren sugerează că foarte puține constrângeri sunt disponibile în cele trei orașe. Nu se poate considera că autoritățile sunt pregătite să ia atitudine imediat.
	Finalizarea proiectului	▪ Cadru legal în relație cu parcarile relevante trebuie să fie înțeles pe deplin înainte de a face recomandări. ▪ Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării.
	Viteza de implementare	▪ Se poate ca restricțiile să nu scadă semnificativ până când procesul este decriminalizat, fiind necesari aproape trei ani pentru luarea unei astfel de decizii și pentru punerea în aplicare de către administrațiile locale. ▪ Vezi mai multe comentarii la parcare.
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării.
	Impacturi sociale	▪ Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării.
	Acoperire geografică	- București, Ploiești și Sibiu.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	- Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării. Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării. Vezi comentariile ulterioare din Decriminalizarea parcării.

1 Zgry



Gut

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 3 din 4: Spațiile pentru pietoni.	
Anul de implementare	2008/15	
Costul estimat (Euro)	€150,000 la €15m în funcție de dimensiunea schemei și măsura diversivunilor necesare.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Cel mai eficace mod de a reduce conflictele dintre vehicule și pietoni este de a-i separa complet prin pietonalizarea străzilor. Acest fapt este aplicat în Europe de Vest și se pare că este momentul să fie aplicat și în București. În acest stadiu relativ timpuriu nu este indicată crearea acestor locuri și există și necesitatea de a se conforma cu cerințele planului zonal urban (PUZ).	
COERENȚA REȚELEI	Acest fapt poate exercita o restrângere considerabilă asupra pietonilor. Se poate pune în practică numai în locurile în care există rute alternative practicabile. Acestea vor fi rute existente, fie rute noi care fac parte din planul urbanistic zonal sau planul master.	
MEDIU	Beneficiile de mediu pot fi semnificative. Într-adevăr este considerată ca o schemă de mediu în opoziție cu schema de siguranță. Beneficiile includ reducerea zgomotului, emisiile vehiculelor și o reducere a poluării.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Nu este nevoie de conformare cu planul urbanistic zonal (PUZ).
	Finalizarea proiectului	▪ Sunt necesare discuții extinse cu Municipality înaintea ca orice idei să fie procesate în continuare.
	Viteza de implementare	▪ Vezi comentariile de la pregătirea proiectului.
	Finanțarea pe loc	Nu
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Dovezi din UK indică faptul că schemele pentru pietoni cresc veniturile din vânzări și patronat.
	Impacturi sociale	▪ Vezi comentariile de la mediu.
	Acoperire geografică	- București.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	- Zonele urbane de cumpărături sunt adesea în competiție cu centrele de cumpărături din afara orașului. Municipality trebuie să dezvolte un plan coerent în cadrul PUZ pentru a soluționa acest potențial conflict.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	n/a Pentru scheme atractive pot fi obținute fonduri private. În Europa de Vest, acest tip de scheme este, de obicei, fondat atât de la fonduri pblice, cât și private.






DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Îmbunătățirea siguranței pietonilor, 4 din 4: Calmarea traficului în zonele rezidențiale și zonele de locuințe.	
Anul de implementare	2008/13	
Costul estimat (Euro)	€300,000 la €600,000 per schemă.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Majoritatea măsurilor din planurile implementate se referă la străzile majore unde au loc majoritatea accidentelor. Oricum, există un număr semnificativ de accidente în zonele rezidențiale care au impact asupra grupurilor vulnerabile, în special copii. Dacă, după cum se menționează la implementare, nivelul parării pe șosea se reduce, această formă de calmare a traficului va fi îndepărtată. Acest fapt poate duce la creșterea vitezei vehiculelor și la severitatea accidentelor. Schemele de calmare a traficului au generat înregistrări de reducere a accidentelor din zonele rezidențiale din Europa de Vest și Scandinavia. Se pare că pot fi adaptate cu succes la condițiile din România.	
COERENȚA REȚELEI	Schemele de calmare a traficului trebuie să evite rutele de autobuz. Căile de acces de urgență trebuie păstrate libere de calmarea traficului astfel încât serviciile de urgență să poată ajunge până la 200 de metri (ideal mai puțin) de locație înainte de a trebui să negocieze cu o zonă calmată. Aceste considerente se aplică acolo unde se utilizează deflecții verticale. Evaluările mai recente (de exemplu manualul pentru ghidul străzii UK) au renunțat la deflecțiile verticale.	
MEDIU	Pot fi realizate beneficii majore de mediu prin calmarea traficului, principalul motiv fiind întotdeauna îmbunătățirea mediului. Aceste îmbunătățiri includ reducerea vandalismului și crimei și dezvoltarea mersului pe jos și ciclismului	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	▪ Nu se cunoaște data elaborării (21/11/2007).
	Finalizarea proiectului	▪ Vezi comentariile de la viteza de implementare. ▪ Vezi comentariile de la Parcare 1 – Decriminalizare.
	Viteza de implementare	▪ Se presupune că schemele pentru implementarea în 2008/09 sunt deja avansate ca design și ar putea fi contra-productive sau ar putea altera sever programele. Oricum 2008/09 ar putea fi utilizat pentru identificarea designurilor fezabile. ▪ 2009/10 și 2010/11 trebuie utilizate pentru a progresa de designurile fezabile prin implementarea designului de 4taliat.
	Finanțarea pe loc	Nu
	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Vezi comentariile de la impactul social.
SOCIAL	Impacturi sociale	▪ Calmarea traficului a fost atribuită îmbunătățirii condițiilor din zonele private social, oricum, acest fapt ar putea apărea când se aliază cu inițiativele sociale din afara ingineriei de trafic și transport.
	Acoperire geografică	▪ București, Ploiești și Sibiu și vezi comentariile de la Coerența rețelei.
	Efecte de dezvoltare economică regională	- Vezi comentariile de la Impactul social.
DEZVOLTARE URBANĂ	Colectarea de taxe	n/a
VENITURILE UTILIZATORULUI	Nivel venituri utilizator	n/a
	Potențial pentru PPP	Predominant condus de guvernul central și autoritățile locale, dar privat, poate fi o sursă utilă de sfaturi.

[Signature]

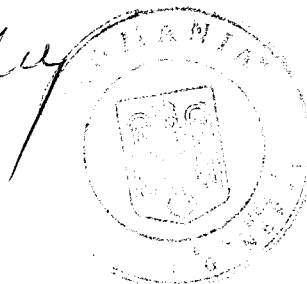


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcarea – Decriminalizarea parcării	
Anul de implementare	2008/15	
Costul estimat (Euro)	€500,000 costurile pentru Ploiești și Sibiu, €5m costurile pentru București. Auto-finanțare pe termen lung.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	În Siguranța pietonilor, 2 din 4, Îndepărtarea vehiculelor parcate în apropierea trecerilor de pietoni; a fost menționat că cel mai eficient mod de a crește nivelul de siguranță este de a decriminaliza procesul. Acest fapt s-a dovedit a fi eficient în UK ca urmare a schimbării legislației în 1991.	
COERENȚA REȚELEI	În acest context, decriminalizarea este propusă, după cum a fost menționat, pentru a crește nivelele de siguranță cu scopul de a îmbunătăți siguranța pietonilor prin îndepărtarea vehiculelor parcate în apropierea intersecțiilor. Oricum, sporirea nivelelor de siguranță poate aduce sporirea calității. Pre multe străzi din apropierea benzilor de circulație sunt blocate cu vehicule parcate. Dacă aceste vehicule ar fi îndepărtate, capacitatea străzilor ar crește semnificativ.	
MEDIU	În multe zone, vehiculele sunt parcate ilegal pe trecerile de pietoni. Îndepărtarea lor ar îmbunătăți considerabil mediul în aceste zone.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	La momentul redactării (21/11/2007) nu se cunoaște dacă ideea a fost propusă vreunei dintre Municipality.
	Finalizarea proiectului	Sunt necesare mai multe studii referitor la sistemul legal din România. De exemplu, ar fi necesare schimbări la nivel național (așa cum a fost cazul în UK), la nivel municipal, sau ambele ?
	Viteza de implementare	- Redusă, deoarece e nevoie de schimbări ale legislației. - Studiul inițial ar dura 3-6 luni. - Consultarea cu autoritățile afectate 6-18 luni. - Elaborarea legislației 6 luni - Consultare publică 3-12 luni - Mobilizarea resurselor de personal și notificarea facilităților de procesare, 12 luni.
	Finanțarea pe loc	No, but ultimately the schemes should be self-financing, see comments below under revenue.
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Oportunități considerabile de locuri de muncă pentru cei însărcinați cu schimbarea. Va fi necesară instruirea extinsă a personalului, deoarece biletele emise incorect duc la pierderea de venituri și frustrarea publică.
	Impacturi sociale	Creșterea nivelului de siguranță al parcarilor va aduce la cunoștința populației că autoritățile sunt serioase în ceea ce privește legea. Aceasta poate duce la scăderea tipurilor de activități ilegale cum ar fi viteza excesivă, condusul fără permis etc (România operează o politică eficientă pentru combaterea șofatului sub influența alcoolului).
	Acoperire geografică	București, Ploiești și Sibiu.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	- n/a
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Schimbările trebuie stabilite la nivel suficient pentru a fi eficiente. Dacă se întârzie cu plata iar biletele sunt greșite, dar trebuie să aibă loc un proces independent de judecată pentru a contesta că biletele sunt eronate. Decriminalizarea, dacă este corect aplicată, trebuie să poată genera suficiente venituri pentru a acoperi propriile costuri. Se recomandă ca orice surplus generat să fie virat către transport. Altfel, schema poate pierde credibilitatea publicului. Oportunități considerabile pentru cooperarea între sectorul public și cel privat. Dacă sunt angajate companii din sectorul privat se recomandă ca contractul să conțină foarte explicit Service Contractul Nivelului de Servicii și activitățile lor să fie menționate în bază regulată.

12/11/07

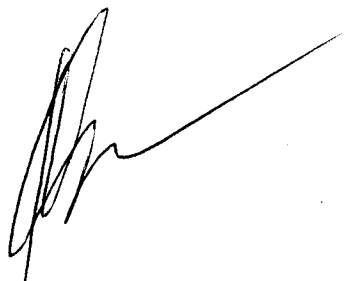


[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Asigurarea de camere pentru viteza excesivă	
Anul de implementare	2008/11	
Costul estimat (Euro)	€60,000 per amplasament.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Se înțelege că echipe cu camere mobile sunt amplasate în București, Ploiești și Sibiu cu unele locații permanente în sistemul de drumuri naționale. Locurile permanente au avantajul de a conferi o protecție permanentă împotriva vitezei, ca4re nu poate fi conferită de locurile mobile.	
COERENȚA REȚELEI	Dacă viteza poate fi controlată, aceasta duce, în general, la o desfășurare mai lină a traficului cu mai puține opriri și porniri.	
MEDIU	n/a	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	La momentul redactării (21/11/2007) nu se cunoaște dacă ideea a fost propusă vreuneia dintre Municipality. Eficacitatea radarelor este discutată în țările în care se face cel mai adesea uz de acestea. În plus, tehnologia evoluează rapid, camerele obișnuite fiind înlocuite cu camere Gatso. În acest caz, poate că municipalitatea ar dori să încerce pe una sau două străzi din fiecare oraș decât peste tot.
	Finalizarea proiectului	Metodologia proiectului pentru introducerea camerelor permanente de viteză este dezvoltată în majoritatea țărilor vest europene.
	Viteza de implementare	3 luni de studiu pentru identificarea locurilor adecvate. 3 luni proiectare detaliată. 2 luni procurare și implementare - Locuri de monitorizare pentru o perioadă între 12 și 36 de luni.
	Finanțarea pe loc	Nu.
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	n/a
	Impacturi sociale	Se cunoaște că f7uncționarea camerelor generează ostilitatea publicului în aceste țări.
	Acoperire geografică	București, Ploiești și Sibiu, după rutele selectate.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	- n/a
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Schimbările trebuie stabilite la nivel suficient pentru a fi eficiente. Dacă se întârzie cu plata iar biletele sunt greșite, dar trebuie să aibă loc un prose independent de adjudecare pentru a contesta că biletele sunt eronate. Decriminalizarea, dacă este corect aplicată, trebuie să poată genera suficiente venituri pentru a acoperi propriile costuriSe recomandă ca orice surplus generat să fie virat către transport. Altfel, schema poate pierde credibilitatea publicului. Oportunități considerabile pentru cooperarea între sectorul public și cel privat.

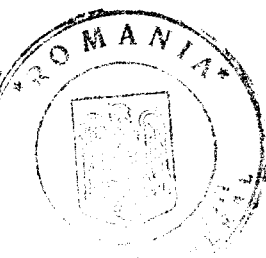






DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Verificarea semnalizării	
Anul de implementare	2008/11	
Costul estimat (Euro)	€30,000 fiecare pentru Ploiesti și Sibiu și €300,000 per București pentru studii, costuri de implementare în funcție de rezultatele studiului.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Se observă că unele semnalizări din cele trei orașe sunt inadecvate, în termenii locației, posibilității de citire etc. Înțelegerea greșită a semnelor cauzează adesea accidente în care vehiculele nu acordă prioritate altor vehicule sau pietonilor. O verificare a semnelor trebuie să confere o mai bună înțelegere a acestora și detectarea oricărui inconvenient.	
COERENȚA REȚELEI	Nerespectarea semnelor poate duce la pierderea de timp de deplasare, costul combustibilului și frustrarea șoferilor. Acestea pot fi reduse prin introducerea unui sistem coerent de semnalizare.	
MEDIU	Pot fi identificate unele posibilități de a reduce semnalizarea.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	La momentul redactării (21/11/2007) nu se cunoaște dacă ideea a fost propusă vreuneia dintre Municipality. Costurile menționate mai sus se referă la studiul cuprinzător al străzilor din cele trei orașe. Studiile pentru rutele strategice pot fi efectuate cu costuri reduse.
	Finalizarea proiectului	Metodologia studiului trebuie adaptată în mai multe orașe europene, de exemplu introducerea Schimkbării de congestionare în Londra a implicat o verificare extinsă în centrul și vestul Londrei.
	Viteza de implementare	6 luni studiu, inclusiv producția și recomandările.
	Finanțarea pe loc	Nu.
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	n/a
	Impacturi sociale	n/a
	Acoperire geografică	București, Ploiești și Sibiu.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Îmbunătățirea semnalizării poate avea efecte asupra delasărilor, cu toate că, probabil, foarte marginal.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe	n/a
	Nivel venituri utilizator	n/a
	Potențial pentru PPP	n/a

1/2/2008



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Diferite inițiative ITS în alte planuri master, planuri de implementare	
Anul de implementare	Vezi secțiunile relevante din Planul Master.	
Costul estimat (Euro)	Vezi secțiunile relevante din Planul Master.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Principalul obiectiv al inițiativelor ITS este îmbunătățirea capacității de trafic. Aceste inițiative pot asigura beneficii suplimentare de siguranță. Semnele VMS pot avertiza șoferii de condiții cum ar fi blocaje sau condiții atmosferice adverse.	
COERENȚA REȚELEI	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.	
MEDIU	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Finalizarea proiectului	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Viteza de implementare	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Finanțarea pe loc	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Impacturi sociale	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Acoperire geografică	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.

Handwritten signature



Handwritten signature

Small handwritten mark

DESCRIEREA PROIECTULUI – SIGURANȚA DRUMURILOR		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	CCTV în paralel cu UTC	
Anul de implementare	Vezi secțiunile relevante din Planul Master.	
Costul estimat (Euro)	Vezi secțiunile relevante din Planul Master.	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	Principalul obiectiv al CCTV este de a studia evenimentele din intersecții în sensul afectării capacității. Oricum, ar putea exista beneficii suplimentare de siguranță dacă sunt utilizate pentru a monitoriza parcare ilegală și pot fi utilizate pentru a analiza factorii care contribuie la accidente, dacă vreun accident va fi filmat de cameră. Introducerea camerelor cu lumină roșie ar putea ajuta la reducerea incidenței de nerespectare a semnelor de trafic, dar trebuie să fie privită ca o problemă separată, de sine strătătoare.	
COERENȚA REȚELEI	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.	
MEDIU	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.	
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Finalizarea proiectului	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Viteza de implementare	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Finanțarea pe loc	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Impacturi sociale	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
	Acoperire geografică	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Vfezi secțiunile relevante din Planul Master.

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – INFRASTRUCTURĂ		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Parcarea subterană din piața Hurmuzachi - Număr de nivele : 3 - Capacitatea parcării: 1633 mașini, suprafață totală de parcare 59 940 sqm	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	Valoarea totală a lucrărilor: 54 036 823 Euro din care lucrări de construcție 45 889 761 Euro Economic: IRR = NPV= Rport cost/beneficii=	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	Una dintre principalele probleme din București este lipsa facilităților de parcare din zona centrală, combinat cu zonele dens populate. De asemenea, parcare pe stradă reduce efectiv capacitatea de trafic și uneori poate servi ca obstacol pentru trecerea vehiculelor și pietonilor.
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	Proiectul este corelat cu construirea unei noi suprafețe de parcare și alte proiecte în desfășurare pentru a crește capacitatea de trafic și pentru a reduce poluarea.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	Da
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	Finalizarea autorității
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	24 luni
	Finanțarea pe loc	Finanțarea pe loc
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	Noi oportunități pentru locuri de muncă pe durata lucrărilor de construcții
	Impacturi sociale	
	Acoperire geografică	Proiectul este amplasat în partea de vest a Bucureștiului, în sectorul 3. Acoperirea geografică include: Bulevardul Mihai Bravu / Calea Calarasilor/intersecția cu bulevardul Decebal
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	



DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea metroului de la 1 Mai la Laromet/Zares	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimb de mijloace de transport public ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de metrou pe sectorul nord-vest; ▪ Legătura cu un alt tronson de metrou îmbunătățește și acoperirea
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată ▪ Cerințe de teren pentru infrastructură și stații
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii semnificative de acces spre și din sectorul de nord vest și generează noi oportunități de angajare ▪ Oportunități de angajare la stații ▪ Promovează includerea socială
	Impacturi sociale	▪ Noi oportunități pentru călătorii și acces
	Acoperire geografică	▪ Nord vest București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri



A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.

DESCRIEREA PROIECTULUI –TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea metroului de la Aviatorilor la Aeroportul Otopeni	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul cu legătura strategică spre aeroport; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare pe coridorul de nord
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua de metrou existentă în sectorul de nord; ▪ Legătura cu un alt tronson de metrou îmbunătățește și acoperirea
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată ▪ Cerințe de teren pentru infrastructură și stații
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii semnificative de acces spre și din sectorul de nord vest și generează noi oportunități de angajare ▪ Oportunități de angajare la stații
	Impacturi sociale	▪ Noi oportunități pentru călătorii și acces ▪ Promovează includerea socială
	Acoperire geografică	▪ Coridorul radial București Nord către aeroporturi
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

12/12/2017



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea metroului de la Industriilor la Carrefour Militari	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	- Extinderea sistemului de transport public; - Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; - Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare pe coridorul de nord
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	- Extinde rețeaua de metrou existentă în sectorul de nord; - Legătura cu un alt tronson de metrou îmbunătățește și acoperirea - Asigură o potențială legătură cu Park & Ride
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	- Încurajează schimbarea modurilor de transport public; - Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată - Cerințe de teren pentru infrastructură și stații
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	- Generează locuri de muncă prin faza de construcție - Asigură beneficii semnificative de acces spre și din sectorul de vest și generează noi oportunități de angajare - Oportunități de angajare la stații
	Impacturi sociale	- Noi oportunități pentru călătorii și acces - Promovează includerea socială
	Acoperire geografică	Coridorul radial București Vest
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

Handwritten signature



Handwritten signature

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea metroului de la Nicolae Grigorescu la Linia de Centura	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare pe coridorul de nord
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua de metrou existentă în sectorul de nord; ▪ Legătura cu un alt tronson de metrou îmbunătățește și acoperirea ▪ Asigură o potențială legătură cu Park & Ride
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată ▪ Cerințe de teren pentru infrastructură și stații
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii semnificative de acces spre și din sectorul de vest și generează noi oportunități de angajare ▪ Oportunități de angajare la stații
	Impacturi sociale	▪ Noi oportunități pentru călătorii și acces ▪ Promovează includerea socială
	Acoperire geografică	▪ Coridorul radial București Est
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Legătura metroului curent M3 și M4 via Obor, Dristor și Unirii	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	- Extinderea sistemului de transport public; - Schimbul de mijloace de transport public; - Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; - Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare pe coridorul de nord
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	- Extinde rețeaua de metrou existentă în sectorul de nord; - Legătura cu un alt tronson de metrou îmbunătățește și acoperirea - Generează un număr mai mare de oportunități de deplasare
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	- Încurajează schimbarea modurilor de transport public; - Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată - Cerințe de teren pentru infrastructură și stații
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	Generează locuri de muncă prin faza de construcție
	Impacturi sociale	- Asigură o acoperire semnificativă a beneficiilor - Noi oportunități pentru deplasare și acces - Promovează includerea socială
	Acoperire geografică	Limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Frecvențe mai bune ale rețelelor de metrou	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Îmbunătățește sistemul de service al rețelei existente de metrou; ▪ Asigură o îmbunătățire a capacității rețelei.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ O creștere a resurselor de operare
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]

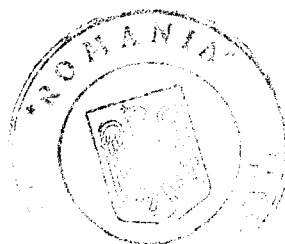


[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Construirea infrastructurii de tramvai din Piata Unirii de la B-Dul Regina Maria la B-Dul Corneliu Coposu	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de tramvai pentru a asigura deplasarea prin centru; ▪ Conectat la îmbunătățirile și acoperirea altor rețele de tramvai
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Centrul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Construirea infrastructurii de tramvai de la Calea Plevnei la Piata Unirii	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de tramvai pentru a asigura deplasarea prin centru; ▪ Conectat la îmbunătățirile și acoperirea altor rețele de tramvai
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Centrul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

17/04/2014



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Construirea infrastructurii de tramvai de la B-Dul Octavian Goga la Piata Traian via Str Traian	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de tramvai pentru a asigura deplasarea prin centru; ▪ Conectat la îmbunătățirile și acoperirea altor rețele de tramvai
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Centrul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

Lyguy



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Construirea infrastructurii de tramvai de la Gara de Nord via Gara Basarab, Sos Grozavesti, Sos Panduri, Bd Vladimirescu, Sos Vilior la Eroii Revolutiei	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de tramvai pentru a asigura deplasarea prin centru; ▪ Conectat la îmbunătățirile și acoperirea altor rețele de tramvai
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

1. Zepu



[Handwritten signature]

[Small handwritten mark]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Construirea infrastructurii de tramvai de la Colentina via Sos Fundeni, Pantelimon, Bd N Grigorescu, Dudești, Sos Vitan Barzrști, Aparatorii, Lucia Str	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei de-a lungul coridorului radial; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Extinde rețeaua existentă de tramvai pentru a asigura deplasarea prin centru; ▪ Conectat la îmbunătățirile și acoperirea altor rețele de tramvai
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Verificarea rețelei de tramvai a avut ca rezultat îmbunătățirea frecvențelor radiale.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Conectat la late îmbunătățiri ale acoperirii rețelei de tramvai.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea troleibuzului (și infrastructura de cablu asociată de-a lungul Str Apusului).	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Conectează rețelele de troleibuz din sud de serviciile de troleibuz existente est-vest. ▪ Conectează rețelele de troleibuz la alte îmbunătățiri ale acoperirii rețelei de troleibuz.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestiunea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Sudul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri



A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several sweeping strokes.

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Extinderea troleibuzului (și infrastructura de cabluri asociată) de-a lungul Bd. I.C Bratianu, Bd. Balcescu, Bd. G. Magheru, Calea Dorobantilor, Bd. Aviatorilor, Bd. C Prezan, Sos Kiseleff, Polegarfei și Jiulu Bd generând o legătură de troleibuz în nord	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestionării ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Reabilitează rețelele de troleibuz din nord. ▪ Conectează rețelele de troleibuz la alte îmbunătățiri ale acoperirii rețelei de troleibuz.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestionarea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ Nordul orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Signature]



[Signature]

[Signature]

DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Rețeaua de troleibuz verificată.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Extinderea sistemului de transport public; ▪ Schimbul de mijloace de transport public; ▪ Reducerea congestiei; ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Conectează rețelele de troleibuz la alte îmbunătățiri ale acoperirii rețelei de troleibuz.
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestia asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/opportunități egale	▪ Generează locuri de muncă prin faza de construcție ▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri








DESCRIEREA PROIECTULUI – TRANSPORT PUBLIC		
ORAȘ	BUCUREȘTI	
Descrierea proiectului	Implementarea benzilor prioritare pentru autobuz de-a lungul zonelor cheie.	
Anul de implementare	-	
Costul estimat (Euro)	-	
RELEVANȚA STRATEGICĂ	RELEVANȚA STRATEGICĂ: Conformitate cu: Politica municipalității	▪ Schimbarea mijloacelor de transport public datorită timpului de călătorie redus asigurând servicii de autobuz cât mai atractive; ▪ Reducerea congestionării ▪ Îmbunătățește accesul la oportunitățile de angajare
COERENȚA REȚELEI	Funcționalitate/coerența rețelei Scheme de combinație efectivă/optimă	▪ Legături la îmbunătățirile UTC; ▪ Complementează gradul de îmbunătățiri către toate părțile rețelei
MEDIU	Impact asupra mediului Calitatea aerului Cumpărări de teren, etc	▪ Încurajează schimbarea modurilor de transport public; ▪ Reduce deplasările cu mașinile private și congestionarea asociată
FINALIZAREA PROIECTULUI	Finalizarea autorității	-
	Finalizarea proiectului	Studiu de fezabilitate pentru a verifica prioritatea fiecărei benzi individuale
	Viteza de implementare	-
	Finanțarea pe loc	-
SOCIAL	Generare locuri de muncă/oportunități egale	▪ Asigură beneficii de acces semnificativ la centrul orașului București
	Impacturi sociale	▪ Asigură alternative mai bune de transport public; ▪ Reduce timpul de călătorie; ▪ Promovează includerea socială.
	Acoperire geografică	▪ În limitele orașului București
DEZVOLTARE URBANĂ	Efecte de dezvoltare economică regională	-
VENITURILE UTILIZATORULUI	Colectarea de taxe Nivel venituri utilizator Potențial pentru PPP	▪ Veniturile vor fi generate din tarifele pentru pasageri

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



Anexa H Aspecte contractuale



A handwritten signature in cursive script, consisting of several sharp, angular strokes.

A small, handwritten mark or signature, possibly a stylized letter or a small flourish.

Lista următoare oferă o imagine de ansamblu asupra tematicilor posibile care ar trebui sau ar putea fi acoperite în contractul de achiziții publice de servicii. Este o listă limitată; ar putea fi adăugate alte tematici, conform situațiilor locale. Prima coloană menționează tematicile; a doua coloană prezintă o întrebare sau mai multe întrebări la care ar trebui să se răspundă în a treia coloană.

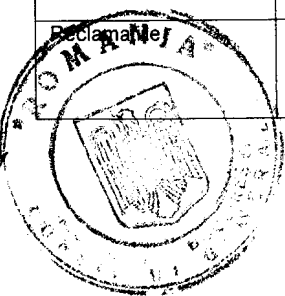
Tematicile sunt discutate cu operatorul și cu municipalitatea, pentru a-i asista și consilia cât mai bine cu putință. Pentru a întocmi un contract, autoritatea ar trebui să răspundă la întrebări nu doar prin da sau nu, ci în mod argumentat.

Definiție	Mod de formulare	Situația locală
Zona concesiunii		
Zona geografică în care operatorul are voie să deruleze serviciul	Modul și zona (trimestru, oraș)	
Durata concesiunii	În ani, cu opțiuni de prelungire	
Transportul care trebuie să fie acceptat de către operator	Transportul elevilor, transportul invalizilor, transportul privat	
Operatorul are voie să deruleze un serviciu special în exteriorul zonei concesiunii și în ce condiții		
Coordonarea cu concesiunea feroviară	Are voie să deruleze serviciul în paralel cu unul feroviar și ce înseamnă în paralel?	
Concesiunea este valabilă pe timpul nopții?	În cazul în care concesiunea nu este valabilă pe timpul nopții, operatorii privați au voie să deruleze un serviciu de noapte?	
Schimbarea zonei	Cum trebuie procedat dacă autoritatea schimbă perioada de concesiune?	
Traseele și liniile		
Rețeaua	Există un nivel principal și unul secundar al rețelei?	
Liniile	Există linii fixe, cu momente și frecvențe fixe ale serviciului?	
Perioada de operare	Primele și ultimele autobuze/ tramvaie pe traseu sau pe nod, de luni până vineri și în week-end, indicate pe interval de timp/ categorie în timpul zilei (orele de vârf ale dimineții, orele care nu sunt de vârf etc.), momentul sosirii la noduri și momentul plecării.	
Frecvențele	Pe rută, pe perioadă de timp (de luni până vineri, week-end-uri, sărbători).	
Distanța maximă de mers pe jos de la domiciliu	Există o distanță maximă de mers pe jos de la domiciliu până la stațiile de autobuz/ zonele de oferire a serviciului?	
Locațiile	Specificarea locațiilor care trebuie deservite (spitale, școli, zone industriale).	
Orarele și serviciile		
Orarele sunt ușor de înțeles pentru călători?	Frecvențele, momentele de plecare și sosire	
Legăturile	Unele legături care ar trebui să fie asigurate (tren, alți operatori, linii proprii) și care sunt dorite.	
Orarul anual/trimestrial	Perioada în care nu se modifică orarul	
Modificările orarului	Operatorul poate să modifice orarul din proprie inițiativă? Sau cu aprobarea Autorității.	

Defecțiunile operațiunilor (defecțiuni ale parcului auto, deficit de angajați)	Ce se întâmplă dacă autobuzul/ tramvaiul nu funcționează? Opțiuni la care să se recurgă?	
Produsele speciale	Inovație?	
Exploatarea		
Asigurarea locului	Care este procentul de călători care ar trebui să aibă un loc, indicat pe perioade ale zilei/ săptămânii?	
Asigurarea transportului	Operatorul ar trebui să garanteze că pot fi transportate toate persoanele din stație.	
Capacitatea suplimentară în caz că este necesară	Când ar trebui ca operatorul să deruleze servicii suplimentare?	
Zile speciale/ sărbători	Care sunt zilele speciale/ sărbătorile dintr-un anumit an?	
Construcțiile rutiere	Cum să procedăm în cazul construcțiilor rutiere? Cine îi informează pe călători, cine suportă costurile, sunt necesare noi stații?	
Calitatea operării		
Durata drumului	Ar trebui să existe o viteză (durată) minimă a drumului între X și Y??	
Punctualitatea	Care este procentul autobuzelor/ tramvaielor care ar trebui să ajungă la timp la o stație/ la un nod? Este permisă plecarea mai repede dintr-o stație? Ce înseamnă „la timp”?	
Siguranța	Câte autobuze/ tramvaie pot fi anulate, ca procent maxim?	
Parcul auto		
Cerințele auto	Parcul auto ar trebui să poată funcționa pe teritoriul României.	
Cerințele autorității parcului auto	Vehiculele au nevoie de sisteme de prioritate în trafic?	
Capacitatea	Este voie să se deruleze un serviciu cu autobuze mici?	
Vechimea	Vechimea materialului, indicată pe tip de serviciu.	
Cerințele privind mediul		
Cerințele de accesibilitate	Stații/ vehicul	
Vânzările de bilete în parcurile auto	Conducătorul/ șoferul vinde bilete? Conducătorul/ șoferul are voie să vândă bilete mai scumpe decât la biroul de bilete?	
Oferirea de informații la parcul auto	Orarul, legăturile – auditiv/ vizibil	
Recunoașterea	Sigla, destinația finală, numărul, cerințe privind anunțurile.	
Curățenia parcului auto	Cât de curate ar trebui să fie autobuzele/ tramvaiele? Indicații pentru interior și exterior.	
Angajații		
Diplome	Care sunt diplomele cerute ca nivel minim de la diferite grupe de angajați.	
Uniforme	Angajații ar trebui să poarte uniforme?	
Cunoașterea rețelei	În ce măsură este necesară cunoașterea rețelei: linii, trasee, liniile altor operatori.	

Cunoașterea tarifelor		
Siguranța		
Siguranța socială	Aparate de fotografiat, conducători, acorduri cu poliția.	
Planul de siguranță socială	Operatorul trebuie să elaboreze un plan?	
Costurile călătoriilor		
Repartizarea responsabilității pentru stabilirea costurilor călătoriilor	Cine este responsabil pentru stabilirea costurilor călătoriilor: operatorul sau municipalitatea? Cine suportă riscul veniturilor?	
Costurile călătoriilor indicate de operator (costuri speciale ale călătoriilor)	Poate operatorul să pretindă costuri speciale ale călătoriilor?	
Costuri ale călătoriilor care implică mai mulți operatori	Este posibilă/ necesară integrarea biletelor/ costurilor călătoriilor altor operatori?	
Sistemul de emitere a biletelor	Operatorul ar trebui să folosească un viitor sistem de emitere a biletelor introdus de municipalitate/ autoritate?	
Punctele de vânzare (număr, program, locație)	Operatorul este obligat să aibă puncte de vânzare la? Indicați programul.	
Infrastructura		
Spațiile de așteptare	Calitatea spațiilor de așteptare.	
Autogările	Dotări pentru călători, întreținere.	
Rutele autobuzelor	Utilizarea rutelor autobuzelor.	
Șinele tramvaielor	Deținerea și întreținerea șinelor de tramvai.	
Prioritatea în trafic	Deținere, întreținere.	
Obligațiile autorității		
Remunerarea	Care este remunerația pe care operatorul o primește pentru serviciile sale?	
Reglementarea relației cu alți operatori	Ar trebui ca municipalitatea să îmbunătățească integrarea serviciilor de transport public?	
Integrarea politicii de transport în politica globală	Ar trebui ca municipalitatea să dezvolte o politică de transport public?	
Constrângerea	Cum poate operatorul constrânge municipalitatea să își respecte obligațiile contractuale?	
Infrastructura	Ar trebui ca municipalitatea să îmbunătățească infrastructura?	
Politica privind parcare	Ar trebui ca municipalitatea să dezvolte o politică privind parcare pentru a susține transportul public?	
Protecția consumatorilor		
Satisfacția consumatorilor	Ar trebui ca operatorul să măsoare satisfacția consumatorilor?	
Reclamațiile	Cum ar trebui să procedeze călătorii cu reclamațiile pe care le au? Cum ar trebui ca operatorul să trateze reclamațiile?	

Signature



Signature

(u)

Informarea (călătorilor)		
Informațiile statice	cerințe	
Informațiile dinamice	cerințe	
Accesibilitatea informațiilor	Oferirea acestora prin telefon, internet, afișe, stații. Cerințe în ceea ce privește persoanele oarbe?	
Planul de marketing	Ar trebui ca operatorul să elaboreze un plan de marketing?	
Oferirea informațiilor de călătorie altor organizații (informații turistice, alți operatori)	Ar trebui ca operatorul să informeze alte organizații în privința orarului său?	
Oferirea de informații în situații speciale	Greve, condiții meteorologice nefavorabile, construcții rutiere, altă rută.	
Raportarea (către autoritate)		
Punctualitatea, tulburarea	Ar trebui ca operatorul să informeze municipalitatea în privința punctualității transportului public?	
Venitul din tarife	Ar trebui ca operatorul să informeze municipalitatea despre venitul din tarife? Pe mod? Pe rută? Etc.	
Utilizarea transportului public	Ar trebui ca operatorul să informeze municipalitatea despre numărul de călători pe rută? Etc.	
Controlul (declarațiile contabile)	Există un mecanism de control pentru a verifica informațiile operatorului?	
Altele		
Monitorizarea	Monitorizarea calității/ cerințelor	
Bonus / malus	Plăți în cazul serviciilor inferioare celor cerute	
Răspunderea	Definiți răspunderea atât a municipalității, cât și a operatorului.	
Inovația	Ar trebui ca operatorul să dezvolte noi piețe, noi concepte de transport public, noi parcuri auto, o nouă structură tarifară, Dezvoltarea produselor și cercetare de piață?	
Lista definițiilor utilizate	Descrieți toate definițiile utilizate.	
Serviciile derulate în scop pur comercial	Operatorul are voie să pună în funcțiune autobuze/ tramvaie/ metrouri nedefinite în prezentul contract?	
Dispoziții legale		
Cerințele autorității	Informații despre alte cerințe legale de funcționare, cum ar fi autorizațiile, certificatele necesare etc.?	
Inspecțiile	Ce instituție verifică operatorul?	
Confidențialitatea	Prezentul contract este confidențial?	
Renegocierea/ modificarea contractului	Care este procedura de modificare a contractului?	
Încălcarea contractului	Ce poate face municipalitatea dacă operatorul nu își îndeplinește obligațiile contractuale? Sancțiuni? Avertizare? Procedură?	



Conturi separate	Operatorul ar trebui să își separe conturile activităților comerciale și subvenționate	
Indicarea semnăturilor și a datei	Cine ar trebui să semneze contractul?	



The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink. To its right is a small, circular official stamp, partially visible, with the text 'ROMANIA' and 'MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE' around a central emblem.

FORMULAR de ANCHETA ORIGINE -DESTINATIE

Locatie		Directie		Ora		Anchetator Data		Pag		Ziua Codificat Verificat		Numar locatie																																																									
1	Jumatate de ora	2	Biciclete	3	Motociclete, mopede	4	Autoturisme, SUV	5	Taxi	6	Maxi-Taxi	7	Microbuz	8	Autobuz Cursa /Reta	9	Autobuz Privat	10	Autocar	11	Numar de pasageri (CU SOFER)	12	Furgonete, pick-up	13	Autocamion cu 2 osii (R - cu Remorca)	14	Autocamion cu 3 osii (R - cu Remorca)	15	Autocamion cu 4osii (R - cu Remorca)	16	Autocamion cu 5 sau mai multe osii (R - cu Remorca)	17	ORIGINE (DE UNDE VENITI?) - Oras /Localitate	18	Strada si Numar	19	SCOPUL CALATORIEI (pt. autovehicule de calatori) 1 - Acasa 2 - Casa de Vacanta 3 - Munca 4 - In interes de Serviciu 5 - Educatie 6 - Cumparaturi 7 - In interes Personal 8 - Vizita 9 - Recreere 10 - Conducus/adus copii Gradinita 11 - Alte	20	DESTINATIE(UNDE VA DUCETI?) - Oras/Localitate	21	Strada si Numar	22	SCOPUL CALATORIEI (pt. autovehicule de calatori) 1 - Acasa 2 - Casa de Vacanta 3 - Munca 4 - In interes de Serviciu 5 - Educatie 6 - Cumparaturi 7 - In interes Personal 8 - Vizita 9 - Recreere 10 - Conducus/adus copii Gradinita 11 - Alte	23	TIPUL MARFII (pt. autovehiculele de marfa)	24	GRAD DE INCARCARE 10 - GOL 0.5 - JUMATATE 1 - PLIN	25	FEL VEHICUL	26	TIP VEHICUL	27	REMORCA	28	ZONA ORIGINE	29	SCOP LA ORIGINE	30	ZONA DESTINATIE	31	SCOP CALATORIE	32	NUMAR DE PASAGERI	33	TIP DE MARFA	34	GRAD DE INCARCARE	35	ORA

SCOPUL CALATORIEI (pt. autovehicule de calatori): 1 - Acasa 2 - Casa de Vacanta 3 - Munca 4 - In interes de Serviciu 5 - Educatie 6 - Cumparaturi 7 - In interes Personal 8 - Vizita 9 - Recreere 10 - Conducus/adus copii Gradinita 11 - Alte

