

**Strategia de Dezvoltare a  
Societății de Transport București – STB SA  
pentru perioada 2020-2030**

## CUPRINS

1. PREAMBUL.....	4
2. PREZENTAREA SITUAȚIEI ACTUALE A MOBILITĂȚII DIN REGIUNEA BUCUREȘTI-ILFOV ÎN COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE EUROPENE.....	5
2.1 Populația zonei metropolitane și a celei urbane.....	5
2.2 Suprafața zonei metropolitane și a celei urbane .....	7
2.3 Densitatea populației .....	8
2.4 PIB anual per capita.....	10
2.5 Situația Parcului de autovehicule înregistrate în zona București-Ilfov (Ianuarie 2019) .....	12
2.6 Comparatie a Gradului de motorizare din București cu alte orașe europene .....	13
2.7 Situația actuală a Serviciului de transport public prestat de STB SA și Comparatii cu alți operatori de transport din Europa. ....	17
Lungimea rețelei de transport.....	17
Oferta de transport public.....	23
Viteza comercială .....	24
Prețurile biletelor și abonamentelor.....	25
Costurile de exploatare .....	30
Compensația acordată .....	33
Numărul angajaților operatorilor de transport.....	36
3. EVOLUTIA PRINCIPALILOR INDICATORI DE PERFORMANTA AI STB SA / RATB.....	37
4. PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ 2016-2030 .....	61
REGIUNEA BUCUREȘTI – ILFOV .....	61
Lista Acțiunilor propuse în PMUD .....	61
5. DIRECȚIILE STRATEGICE ALE STB SA ÎN PERIOADA 2020-2030 .....	62
5.1 Dezvoltarea unui serviciu de Transport public accesibil și sigur .....	62
5.2 Adaptarea la cererea de transport.....	62
5.3 Restructurarea rețelei de transport .....	62
5.4 Creșterea vitezei comerciale .....	63
5.5 Creșterea acceptabilității.....	63
5.6 Creșterea confortului călătoriei .....	64

5.7 Creșterea confortului în stații.....	64
5.8 Scurtarea timpilor de călătorie.....	65
5.9 Creșterea siguranței și securității pasagerilor și a personalului angajat .....	65
5.10 Dezvoltarea unui transport durabil, îmbunătățirea condițiilor de mediu.....	65
5.11 Îmbunătățirea relației cu călătorii și a imaginii Societății .....	66
5.12 Modernizarea parcului STB SA .....	66
5.13 Adaptarea și modernizarea sistemelor de întreținere .....	67
5.14 Modernizarea dotărilor necesare întreținerii și fabricației de tramvaie la STB SA .....	67
5.15 Modernizarea infrastructurii de transport.....	67
5.16 Modernizarea depourilor, autobazelor, terminalelor și punctelor de transfer .....	67
5.17 Modernizări și reparații ale clădirilor STB SA .....	67
5.18 Dezvoltarea facilităților de trafic.....	68
5.19 Modernizarea sistemului informatic .....	68
5.20 Politica tarifară și Integrarea tarifară .....	68
5.21 Modernizarea activității comerciale.....	68
5.22 Valorificarea posibilităților de obținere a unor resurse financiare suplimentare.....	68
5.23 Elaborarea proiectelor de cercetare – dezvoltare cu finanțare externă.....	69
5.24 Optimizarea cadrului organizatoric al STB SA .....	69
5.25 Creșterea performanțelor manageriale și ale pregătirii profesionale .....	69
5.26 Asigurarea resurselor umane necesare desfășurării activității STB SA .....	70
6. NECESARUL DE INVESTITII - pentru perioada 2020-2030.....	70
Analiza necesarului de investiții pentru achiziția de vehicule.....	71
Analiza necesarului de investiții pentru achiziția de mijloace fixe.....	76
Modernizarea liniilor de fabricație a tramvaielor concepute și realizate de STB SA .....	76
Proiectele din PMUD-BI 2016-2030 propuse pentru pregătire și finanțare prin fonduri europene - program 2021-2027 - destinate îmbunătățirii mobilității și reducerii poluării .....	77

**ANEXA 1 – Extras din Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 Regiunea București – Ilfov**

**ANEXA 2 – Structura Planului anual de implementare a strategiei de dezvoltare a Societății de Transport București**

**ANEXA 3 - FOAIE DE SEMNATURI a Conducerii STB SA**

**ANEXA 4 - FOAIE DE SEMNATURI a Grupului de lucru pentru elaborearea Strategiei**

## 1. PREAMBUL

Transportul public contribuie decisiv la reducerea poluării mediului și a consumului de energie, la beneficiile economice locale și regionale. El reprezintă unul dintre principalele servicii de interes public a cărui bună funcționare intră în responsabilitatea autorităților locale, conform celor specificate în legislația actuală.

Calitatea serviciului de transport contribuie direct la creșterea calității vieții locuitorilor, la creșterea atractivității orașului atât din punctul de vedere al investitorilor cât și turistic. Serviciul de transport public reprezintă un suport principal al economiei locale.

O prezentare generală a situației transportului public în prima parte a prezentei strategii se consideră foarte utilă, deoarece acest document se elaborează într-o perioadă în care încă nu sunt stabilite clar unele responsabilități între principalii actori ce asigură mobilitatea în București și Ilfov. Din această cauză, va fi necesară o actualizare sau chiar reformulare a prezentei strategii după momentul în care se vor stabili foarte clar aceste responsabilități și va fi elaborată inclusiv Strategia ADTPBI.

Ca un context general, se menționează că pentru o bună coordonare a mobilității la nivel local și regional, Autoritatea de transport – ADTPBI trebuie să primească responsabilitatea coordonării tuturor modurilor de transport. Aceasta este soluția recomandată pentru creșterea eficienței utilizării tuturor modurilor de deplasare (transportul public, cel de mărfuri, autoturisme și utilitare, mijloace nemotorizate și mersul pe jos etc.). În prezent încă nu se poate vorbi despre coordonarea tuturor modurilor de transport din regiunea București-Ilfov, cum s-a reușit să se implementeze deja în alte capitale europene, cum ar fi spre exemplu orașul Budapesta. Mai mult de atât, BKK – Autoritatea din Budapesta (înființată în oct. 2010 – la trei ani după apariția Reg. 1370) este responsabilă și de infrastructura rutieră, de parcuri, de taximetre, de navigația fluvială, de dispeceratele de trafic și sistemele ITS etc. BKK a reușit să găsească în mod simplu soluții de coordonare cu Autoritatea Națională în privința integrării sistemelor de transport regionale cu cele urbane.

În prezent, noi ne confruntăm la București cu următoarea situație: STB SA în calitate de operator intern are o relație contractuală cu ADTPBI, pe când METROREX a încheiat contractul de prestări servicii cu Ministerul Transporturilor. În plus, pentru căile ferate urbane și regionale este responsabilă o altă autoritate și anume, cea de Reformă Feroviară. Într-o astfel de organizare este foarte dificil să se asigure coordonarea sistemelor de transport și totodată este aproape imposibil să fie dezvoltate proiecte majore ale infrastructurii strategice de transport prin care să se obțină integrarea funcțională a serviciilor de mobilitate locale și regionale. Spre exemplu, pentru rezolvarea eficientă a problemelor actuale de mobilitate din București trebuie dezvoltate unele coridoare de transport de capacitate crescută atât pe cale ferată (tren, metrou, tramvai) cât și pe rutier (BRT). Aceste coridoare trebuie să beneficieze de facilități pentru transfer intermodal integrate, corespunzătoare normelor de siguranță și securitate pentru pasageri, de sisteme de informare și de planificare a călătoriilor integrate, de facilități practice pentru armonizarea orarelor de transport, de conexiuni atractive între rețeaua de transport urbană și cea regională. Pentru întregul sistem de

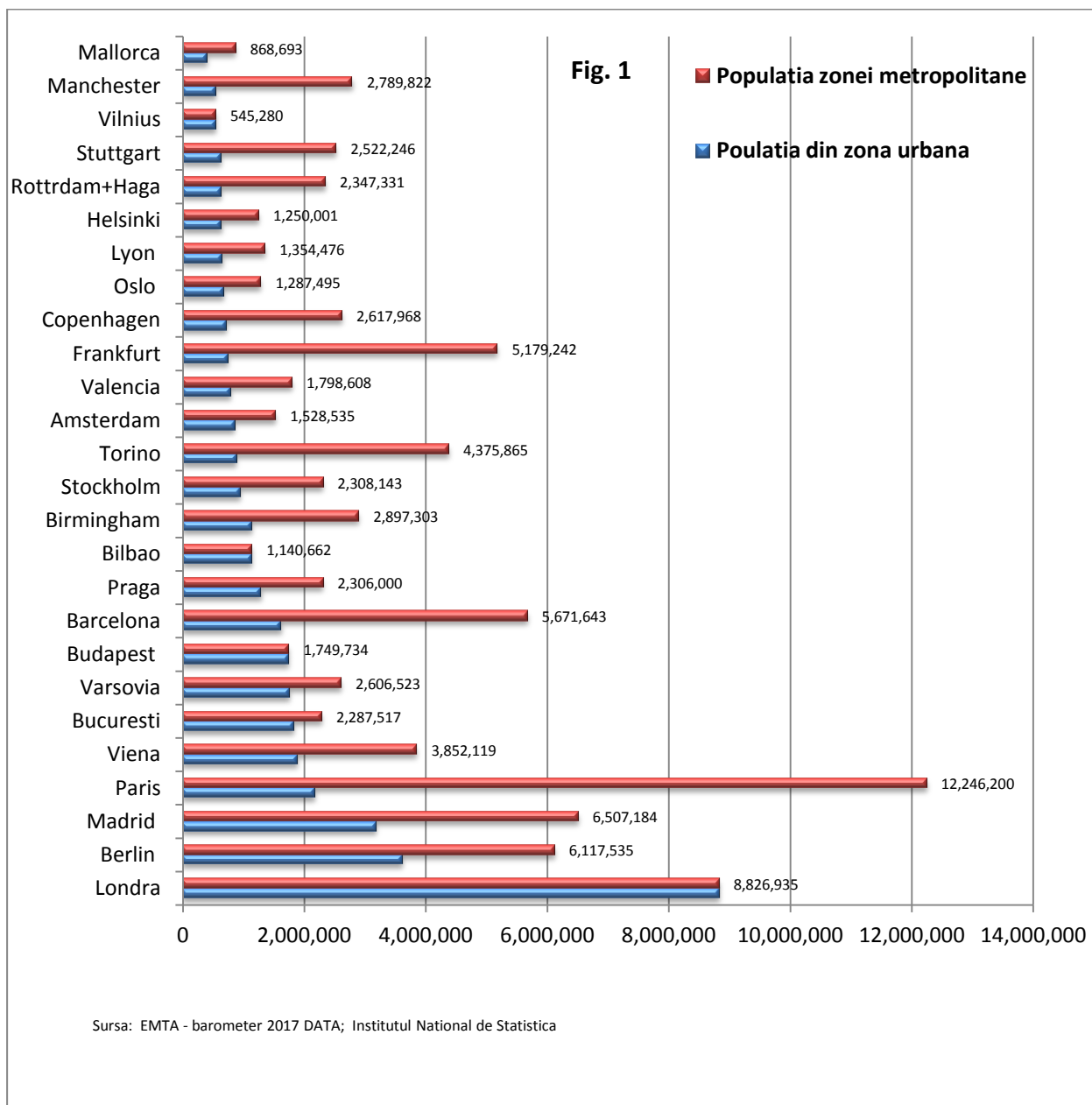
transport public din București-Ilfov trebuie aplicată o structură tarifară integrată, dezvoltată pe principiile moderne de tarifare, care să contribuie în mod direct atât la creșterea numărului de călători, mai ales a celor fideli, cât și a veniturilor din încasări. Având în vedere nivelul actual al dezvoltării tehnologice a mijloacelor de plată a călătoriei, trebuie încurajată dezvoltarea unor soluții simple, aplicabile în egală măsură pentru toți operatorii de transport. Cea mai sensibilă problemă din cadrul sistemului de ticketing este procedura de repartiție a veniturilor din încasări, activitate care trebuie să fie în responsabilitatea Autorității de Transport.

Astfel, în situația prezentată, este foarte dificil ca pentru STB să poată fi elaborată o strategie complet adaptată și funcțională, iar acțiunile propuse în conținutul prezentului document vor avea mai mult o orientare generală.

## **2. PREZENTAREA SITUAȚIEI ACTUALE A MOBILITĂȚII DIN REGIUNEA BUCUREȘTI-ILFOV ÎN COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE EUROPENE.**

### **2.1 Populația zonei metropolitane și a celei urbane**

Aria geografică de operare a STB SA, ca operator intern regional, după cum se observă în Figurile 1 și 2, este mai restrânsă decât aria de operare a altor operatori de transport, raportată la un număr al populației comparabil. În schimb, mai ales în aria urbană a Mun. București, densitatea populației este una dintre cele mai mari din Europa, așa cum este prezentat și în Figura 4, ceea ce reprezintă un avantaj pentru sistemele de transport public existente în orașul nostru. Pe de altă parte, bazinul populației din Ilfov este mult mai mic decât cel din jurul altor orașe europene. Această particularitate trebuie analizată mai ales din perspectiva dezvoltării economice regionale, în directă corelație cu deplasarea populației către locul de muncă, educație, cumpărături și zone de recreere. Astfel, spre exemplu, ar trebui luată în considerare deplasarea/pendularea „forței de muncă” la nivel regional pe coridorul Brașov, Ploiești, Otopeni, București, Giurgiu, Dunăre, Ruse de-a lungul unui coridor de cale ferată la care rețeaua de transport a STB SA să fie conectată în mod atractiv, inteligent și integrat.



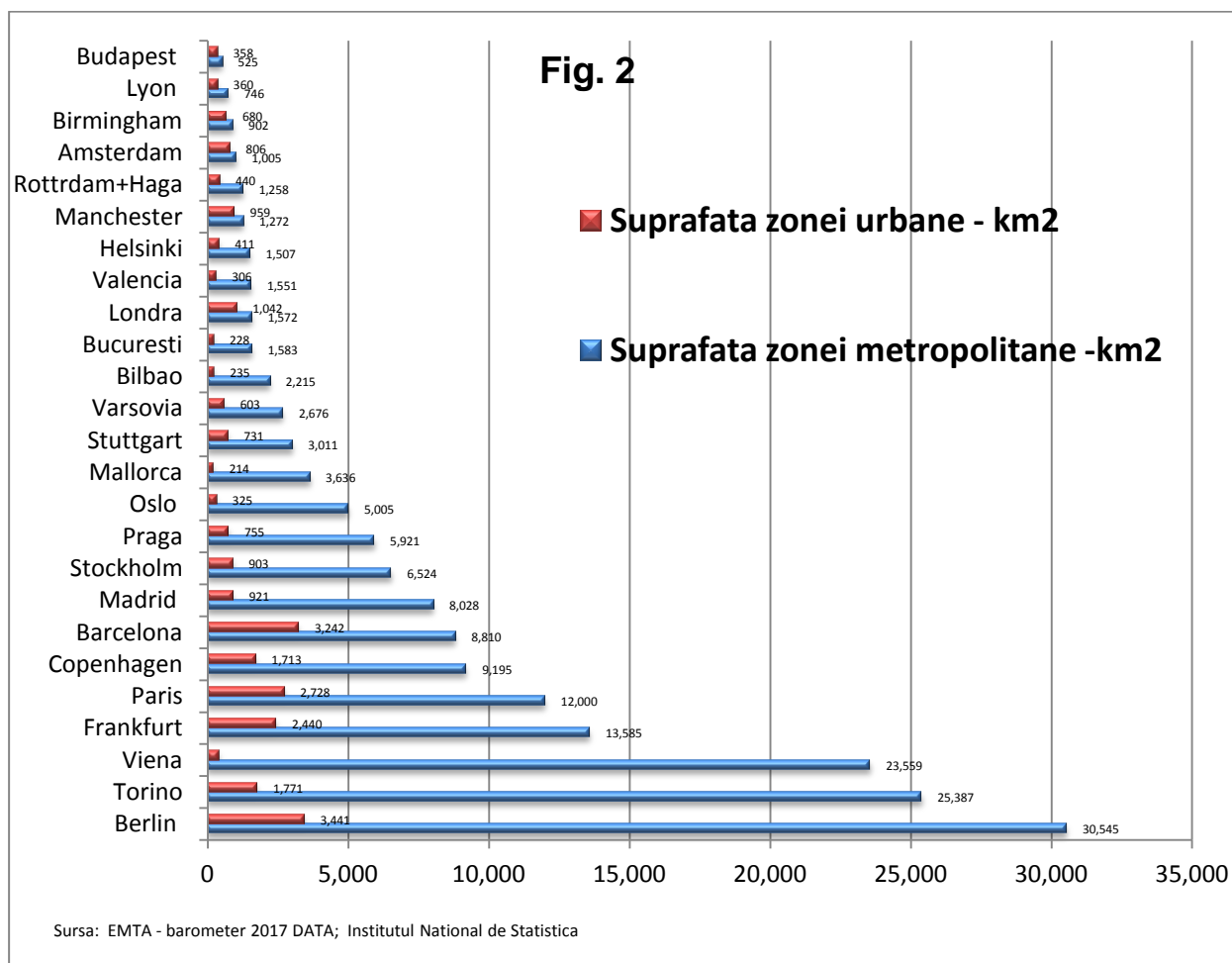
Se menționează că Municipiul București încă se bucură de o infrastructură de cale ferată regională extinsă, care poate asigura deplasarea forței de muncă pe coridoare de transport de mare capacitate, cu un sistem de transport durabil. În prezent, deplasările navetiștilor pe calea ferată este aproape inexistent, din cauza scăderii drastice a atractivității datorate proastei întrețineri a infrastructurii de transport, a materialului rulant, a neadaptării orarelor de transport, a sistemelor de plată învechite și a celor de informare a călătorilor – neadaptate cerințelor călătorilor etc. (analize detaliate asupra acestei situații s-au efectuat în cadrul proiectului de cercetare european RAIL4SEE, în perspectiva integrării sistemelor de transport public urban cu cele regionale). În această situație, în prezent, majoritatea deplasărilor către locurile de muncă la nivel regional se efectuează pe căile de transport rutiere, în special cu autoturisme și microbuze.

Pe de altă parte, în cadrul traseelor regionale de autobuze, ca o altă opțiune de transport durabilă, se poate menține prestarea acestui serviciu numai dacă există un nivel adecvat al cererii de transport din partea locuitorilor, sau dacă UAT-urile deservite prin aceste trasee, pentru evitarea excluderii sociale ale anumitor grupuri defavorizate,

contribuie efectiv la acordarea compensației pentru acoperirea costurilor de exploatare în cadrul ADTPBI. Cu alte cuvinte, pentru organizarea unui sistem de transport care să ofere o susținere adecvată a funcționării economiei locale și regionale, este necesară crearea unor proceduri de finanțare a operatorilor de transport care să fie sigure, transparente și echitabile. Deși în prezent se negociază semnarea Contractului de prestări servicii între STB SA și ADTPBI, fără stabilirea foarte clară a mecanismului de finanțare și a resurselor aferente, nu se poate obține un serviciu de transport public performant.

Una dintre cele mai extinse și echilibrate rețele de transport integrate din Europa este dezvoltată în aria geografică a Londrei, unde există o densitate crescută a populației urbane (puțin mai mare decât la București) și o conexiune foarte eficientă a rețelelor și sistemelor de transport. Conform condițiilor de dezvoltare economice și teritoriale, aici s-a dezvoltat o rețea de transport public integrată, ce oferă condiții atractive pentru deplasările către locurile de muncă indiferent de amplasamentul zonei rezidențiale. Rețelele de transport public sunt corelate și cu celelalte sisteme de transport, începând cu cele motorizate cât și cu cele alternative. Se menționează că de buna organizare a mobilității în Londra este responsabil Primarul acestui oraș. („În calitate de primar, lucrez pentru furnizarea unor servicii de transport accesibile, fiabile și sigure. Londonezii merită un sistem de transport destinat îmbunătățirii calității vieții lor.” - Sadiq Khan - Mayor of London).

## 2.2 Suprafața zonei metropolitane și a celei urbane



În zona Ile de France, se observă o diferență destul de mare între volumul populației urbane și al celei extraurbane. Legătura de transport dintre orașul Paris și zona metropolitană se efectuează în principal pe coridoare de transport de mare capacitate, organizate într-o rețea radială (atât cu transport feroviar cât și rutier). În prezent, conform rezultatelor proiectelor de cercetare în care am fost parteneri, se caută soluții pentru extinderea relațiilor de transport circulare, în scopul descongestionării traficului de călători din aria urbană.

După cum se observa în Fig. 2, unde sunt prezentate și suprafețele zonelor metropolitane, respectiv suprafețele care intră în aria de responsabilitate a Autorităților de Transport locale, unele orașe europene cum ar fi Berlin, Torino, Madrid, Barcelona, Frankfurt, Paris etc. beneficiază de unele dintre cele mai extinse teritorii în care și-au dezvoltat rețelele de transport public. Această abordare prezintă multiple avantaje, atât din punctul de vedere al eficienței, integrării și finanțării operatorilor și infrastructurii rețelei de transport, cât și din punctul de vedere al susținerii adaptate a dezvoltării economice.

În comparație cu alte orașe europene care au o populație de peste 1,5 milioane locuitori, Municipiul București nu beneficiază de o zonă metropolitană extinsă, aceasta situație prezentând multiple dezavantaje pentru dezvoltarea durabilă a economiei regionale în directă corelație cu acest pol de creștere. În acest context, subliniem faptul că performanțele serviciului de transport public local și regional depind în primul rând de performanțele economiei locale, implicit de modul de finanțare a transportului public, dar pe de altă parte, se știe că performanțele economiei locale depind în mod direct de existența unui serviciu de transport public eficient și atractiv. Autoritățile locale din orașele europene care au înțeles mecanismele de susținere a performanțelor mobilității persoanelor și a mărfurilor în regiunile geografice de care sunt responsabile, au dezvoltat proceduri clare, simple, echitabile și transparente în cadrul mecanismului de finanțare a transportului public.

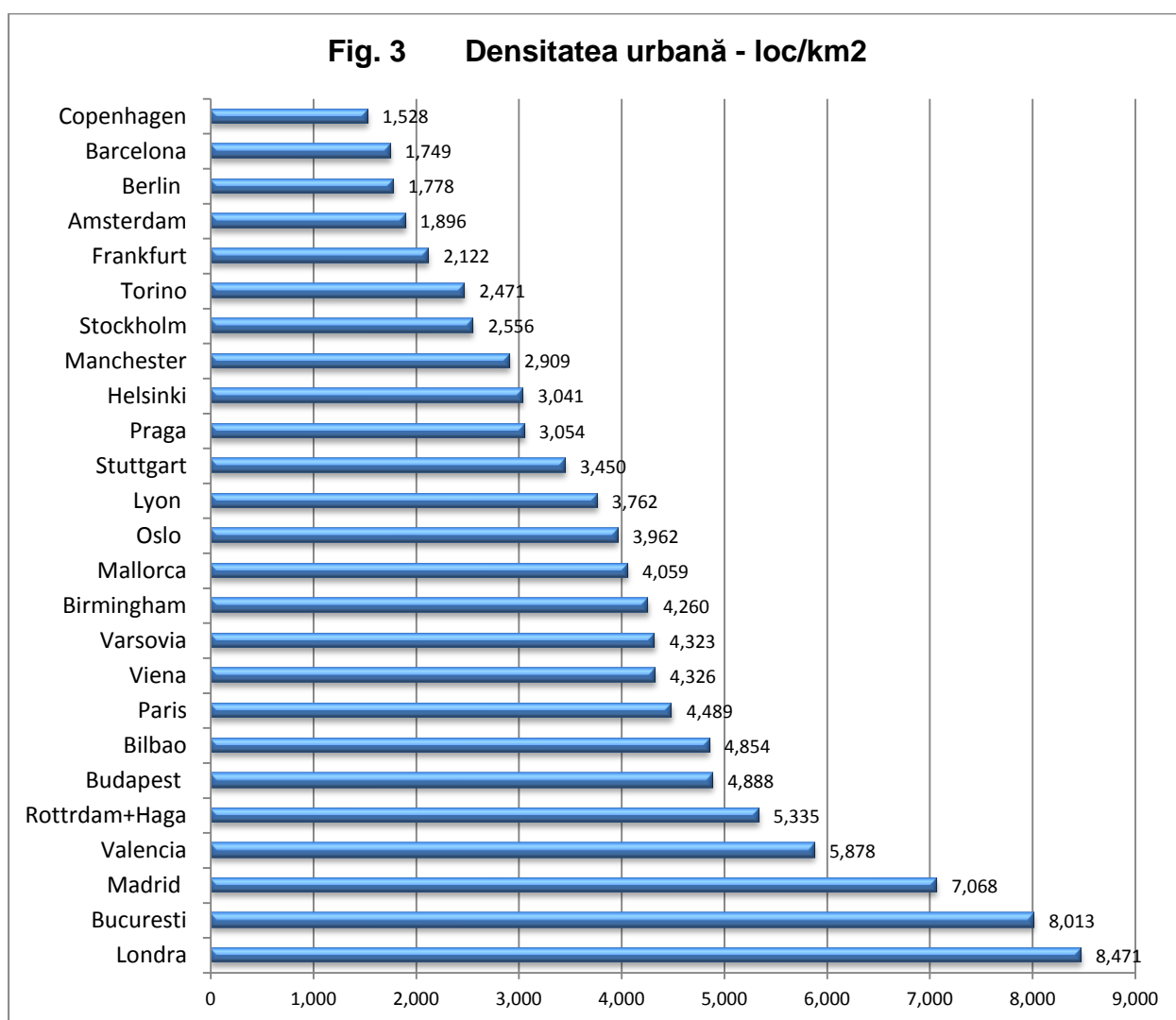
În perspectiva dezvoltării unei rețele integrate de transport, strategia de piață a STB SA – ca operator intern regional, trebuie să ia în considerare dezvoltarea inerentă a legăturilor de transport din jurul Municipiului București pe coridoarele naționale și europene (respectiv coridorul Brașov, Ploiești, Otopeni, București, Giurgiu, Dunăre, Ruse, coridorul Pitești, București, Constanța, Marea Neagră, coridoarele 4 și 9 etc.). Majoritatea călătorilor care se deplasează pe aceste coridoare pot fi captați și în cadrul serviciului de transport public oferit de STB SA, ca o componentă a dezvoltării durabile a zonei București-Ilfov. De asemenea, STB trebuie să pregătească din timp strategiile de conectare la coridoarele TEN-T, în concordanță cu recomandările Comisiei Europene, în calitate sa de finanțator al investițiilor în infrastructura aferentă coridoarelor europene de transport.

### **2.3 Densitatea populației**

Municipiul București, fiind unul dintre cele mai dens populate orașe europene, trebuie să beneficieze de o organizare foarte atentă și riguroasă a mobilității persoanelor și a mărfurilor, susținută de echipe multidisciplinare, bine coordonate, într-o continuă colaborare cu instituțiile locale și guvernamentale. Spre exemplu, pe lângă



concentrarea unui volum de trafic general într-un spațiu foarte limitat, Mun. București este singurul oraș european mare în care nu există o organizare coordonată a transportului de mărfuri, iar circulația mijloacelor de transport al mărfurilor în timpul orelor de vârf influențează în mod negativ viteza comercială a vehiculelor transportului public. În București, infrastructura rutieră nu este organizată în concordanță cu structura actuală a traficului, din punctul de vedere al lățimii benzilor de circulație. În perspectiva extinderii benzilor dedicate transportului cu autobuzul sunt necesare intervenții majore pentru eliminarea obstacolelor de pe marginea străzii (arbori netoaletați, indicatoare rutiere și alte diverse obstacole care există în gabaritul spațiului ce poate fi rezervat pentru circulația în siguranță a autobuzelor. Pe de altă parte, benzile mai înguste pentru autoturisme implică și o utilizare mai eficientă a spațiului rutier. Exemple de bune practici pot fi găsite la Londra, unde mobilitatea urbană beneficiază de rețele extinse de cale ferată, care alături de metrourile londoneze preiau o mare parte a traficului de călători. De asemenea, în Londra rețeaua de autobuze beneficiază de facilități speciale în trafic, inclusiv prin construcții dedicate accesului rapid al mijloacelor de transport către nodurile importante de transfer intermodal.



Sursa: EMTA - barometer 2017 DATA; Institutul National de Statistica

Tot pentru utilizarea intensivă a spațiului stradal, este necesară implementarea soluțiilor de acces al autobuzelor pe anumite porțiuni de trasee ale tramvaielor, mai ales în stații în care se efectuează transbordări. Conform bunelor practici din alte orașe europene, aceste tipuri de măsuri au fost implementate pas cu pas, prin formarea unor echipe de specialiști cu experiență care au elaborat soluții dedicate pentru fiecare situație determinată în teren, utilizându-se programe de simulare și nu în ultimul rând, prin consultarea preferințelor cetățenilor.

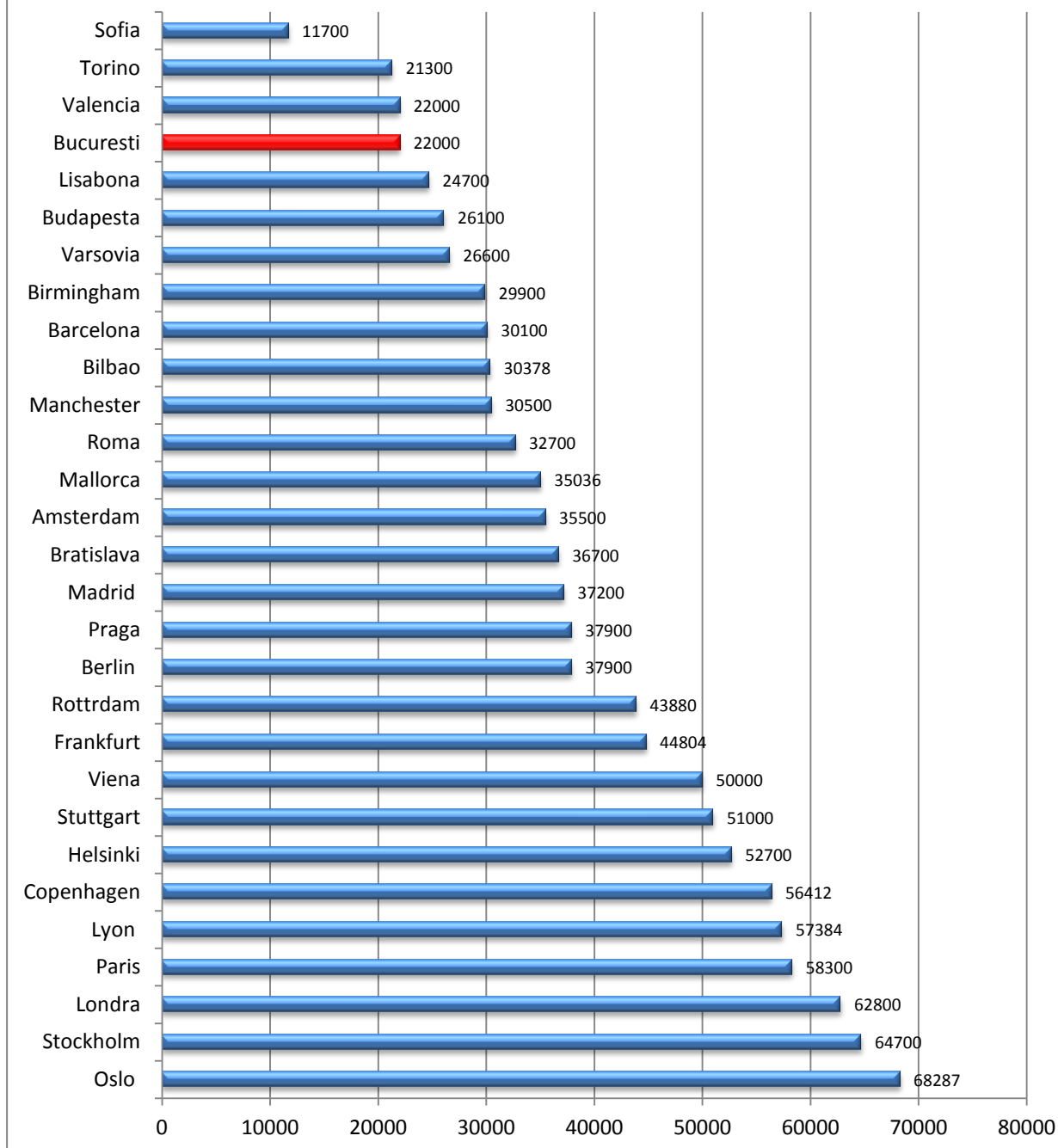
În orașele cu densitate mare a populației se recomandă ca mobilitatea urbană să beneficieze de o infrastructură adecvată a Sistemelor Inteligente de Transport, atât pentru managementul rețelelor de transport, cât și pentru o informare eficientă a călătorilor, indiferent de modul de transport.

## **2.4 PIB anual per capita**

Produsul Intern Brut anual raportat la fiecare locuitor este un alt indicator care ne ajută să înțelegem posibilitățile existente la nivel local pentru susținerea financiară a unor servicii de transport public de calitate. Astfel, știindu-se că deși Municipiul București se bucură de cel mai ridicat venit pe cap de locuitor din România, totuși resursele bugetare sunt limitate, iar în conformitate cu PMUD București-Ilfov trebuie ca soluțiile tehnice alese în proiectele viitoare ce vor fi dedicate infrastructurii de transport să conțină soluții constructive moderne, care să ofere durate lungi de viață ale acestei infrastructuri, dar și eforturi de întreținere minimale. Soluțiile constructive aplicate trebuie să fie total integrate cu caracteristicile tehnice ale vehiculelor, atât din punctul de vedere al exploatării cât și din punctul de vedere al utilizatorilor. Prin astfel de măsuri se poate ca în timp, volumul bugetului de investiții să scadă considerabil.

Observându-se că venitul pe cap de locuitor atât în București cât și în Ilfov nu este cu mult mai scăzut decât cel înregistrat de alte orașe europene, se consideră că există resursele locale necesare pentru finanțarea adecvată a sistemelor de transport public.

**Fig. 4 PIB anual per capita - Euro**



Sursa: EMTA - barometer 2017 DATA; Institutul National de Statistica

Pe de altă parte, cunoscându-se ca Regiunea București-Ilfov nu beneficiază de o susținere financiară puternică din partea Programelor Operaționale Regionale, tocmai datorită venitului crescut raportat la fiecare locuitor, se recomandă ca pentru menținerea performanțelor operatorului intern de transport STB SA să se elaboreze o strategie de investiții pentru o durată mai lungă, de minim 10 ani, special dedicată modernizării STB SA. Această strategie trebuie să fie concordantă cu PMUD elaborat pentru București-Ilfov, dar și cu ceea ce va fi prevăzut în PUG, document care din păcate se află în lucru (termenul de finalizare fiind depășit cu 4 ani).

## 2.5 Situatia Parcului de autovehicule inregistrate in zona Bucucuresti-Ilfov (Ianuarie 2019)

Conform experienței altor orașe mari europene, prin creșterea venitului pe cap de locuitor a rezultat o creștere rapidă a numărului autoturismelor înmatriculate, fenomen care a dus la creșterea blocajelor de trafic și implicit la o scădere a numărului utilizatorilor transportului public. Deși în cadrul rapoartelor proiectelor de cercetare europene în care RATB/STB a fost implicat au fost furnizate soluții aplicabile și în București, în ultimii zece-cinsprezece ani acestea au rămas în majoritatea lor numai la stadiul de discuție. Astfel, în perioada proiectelor CAPTURE, TELLUS, MOSES, COMMERCE, CATALIST, care printre alte obiective au avut și determinarea unor soluții pentru diminuarea utilizării automobilului în spațiul urban, RATB a beneficiat și de sprijinul direct al Primăriei Municipiului București, chiar pînă la nivel de viceprimar. Astfel, București a fost unul dintre primele orșe europene din cadrul inițiativei CIVITAS, iar acțiunile întreprinse la nivelul municipiului au avut ca efect o creștere lentă, dar evidentă a performanțelor serviciului de transport public oferit de RATB, ca un mijloc de combatere a creșterii numărului de autoturisme înmatriculate. Din păcate, în special după anul 2010 s-a înregistrat o scădere continuă a performanțelor RATB, fenomen care a dus la creșterea numărului de utilizatori ai autoturismelor.

În Tabelul 1 și Tabelul 2 este prezentă situația înmatriculărilor de autovehicule din București și respectiv din Ilfov.

Tabelul 1 - Situația înmatriculărilor de autovehicule din București

<b>Parc autovehicule</b>	
<b>BUCURESTI</b>	<b>Ianuarie 2019</b>
<b>AUTOBUZ</b>	4,053
<b>MICROBUZ</b>	4,957
<b>AUTOMOBIL MIXT</b>	5,707
<b>AUTOSPECIALA</b>	2,240
<b>AUTOSPECIALIZATA</b>	8,242
<b>AUTOTRACTOR</b>	3,780
<b>AUTOTURISM</b>	1,106,811
<b>AUTOUTILITARA</b>	162,214
<b>AUTOVEHICUL SPECIAL</b>	8,464
<b>TRACTOR</b>	754
<b>TRACTOR RUTIER</b>	2252
<b>TOTAL</b>	<b>1,309,474</b>

Tabelul 2 - Situația înmatriculărilor de autovehicule din Ilfov

<b>Parc autovehicule</b>	
<b>ILFOV</b>	<b>Ianuarie 2019</b>
<b>AUTOBUZ</b>	350
<b>MICROBUZ</b>	559
<b>AUTOMOBIL MIXT</b>	496
<b>AUTOSPECIALA</b>	126
<b>AUTOSPECIALIZATA</b>	773
<b>AUTOTRACTOR</b>	793
<b>AUTOTURISM</b>	151,463
<b>AUTOUTILITARA</b>	25,396
<b>AUTOVEHICUL SPECIAL</b>	970
<b>TRACTOR</b>	135
<b>TRACTOR RUTIER</b>	75
<b>TOTAL</b>	<b>181,136</b>

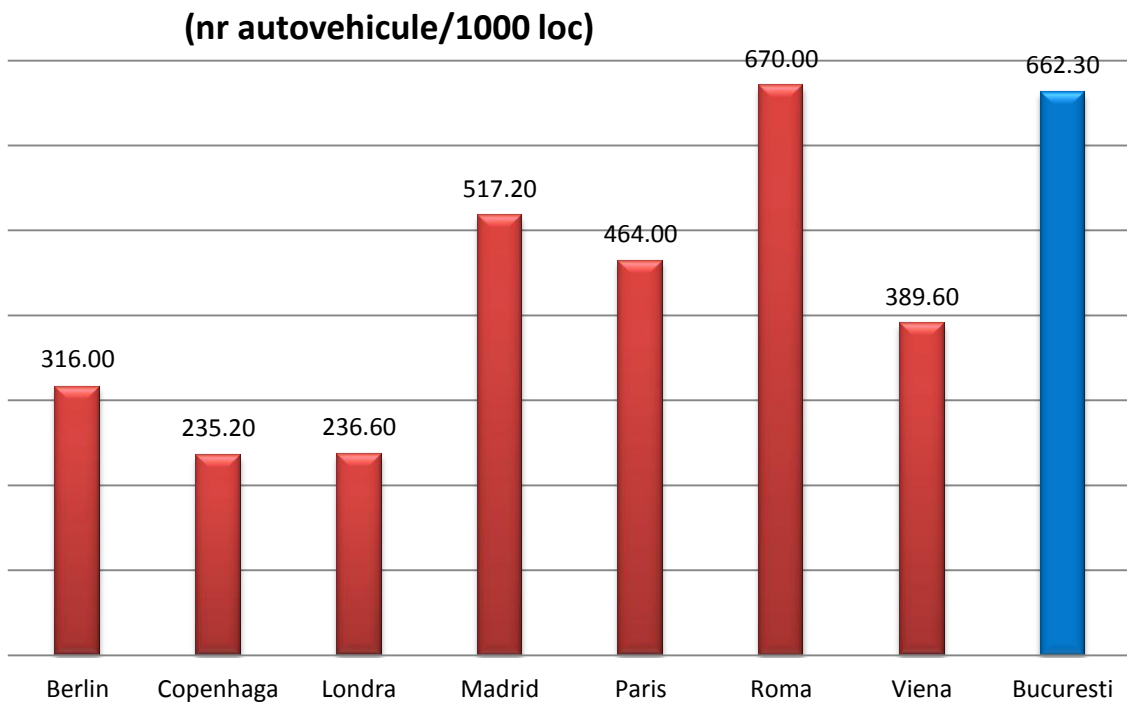
Sursa: <https://data.gov.ro>; <http://www.insse.ro>

Aceasta este una dintre explicațiile pentru creșterea masivă a numărului autoturismelor, în corelație cu situația furnizării unui serviciu de transport public neadaptat. Astfel, după cum se observă în Fig.5, Gradul de motorizare din București este unul dintre cele mai ridicate din Europa.

## **2.6 Comparație a Gradului de motorizare din București cu alte orașe europene**

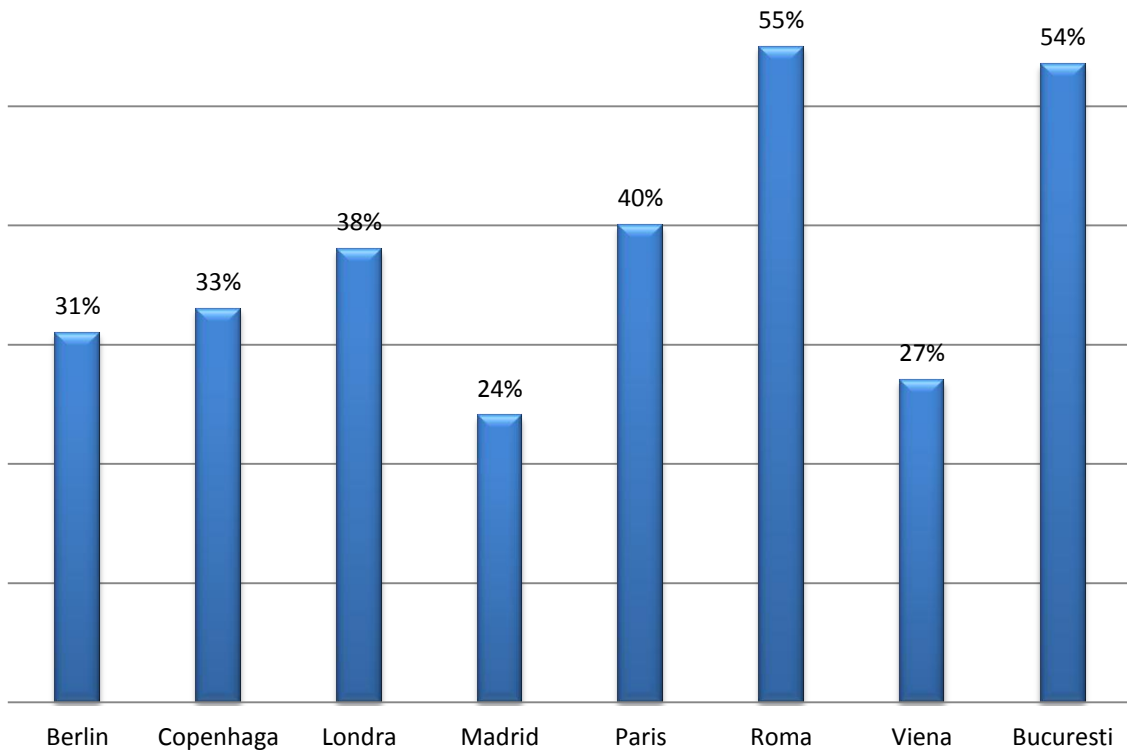
După cum se observă în Fig 5 și în Fig.6 Atât Gradul de motorizare cât și Procentul călătoriilor efectuate cu transportul privat este mai crescut în București față de alte orașe europene.

**Fig 5 Comparație a Gradului de motorizare al unor orașe europene**



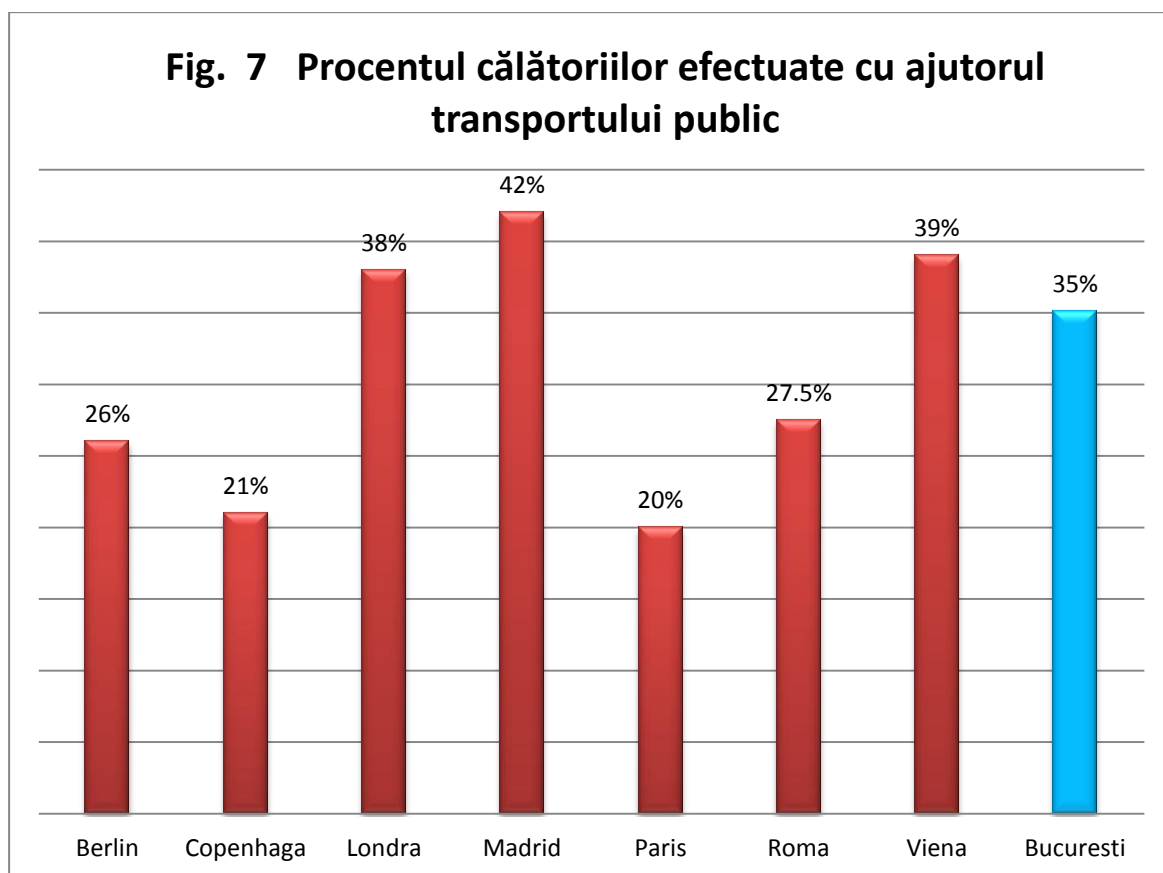
Surse: Associazione Transporti ASSTRA - su dati raccolti tramite i questionari; <https://data.gov.ro>; <http://www.insse.ro>

**Fig. 6 Procentul călătoriilor efectuate cu transport privat**



Surse: Associazione Transporti ASSTRA; <http://www.insse.ro>

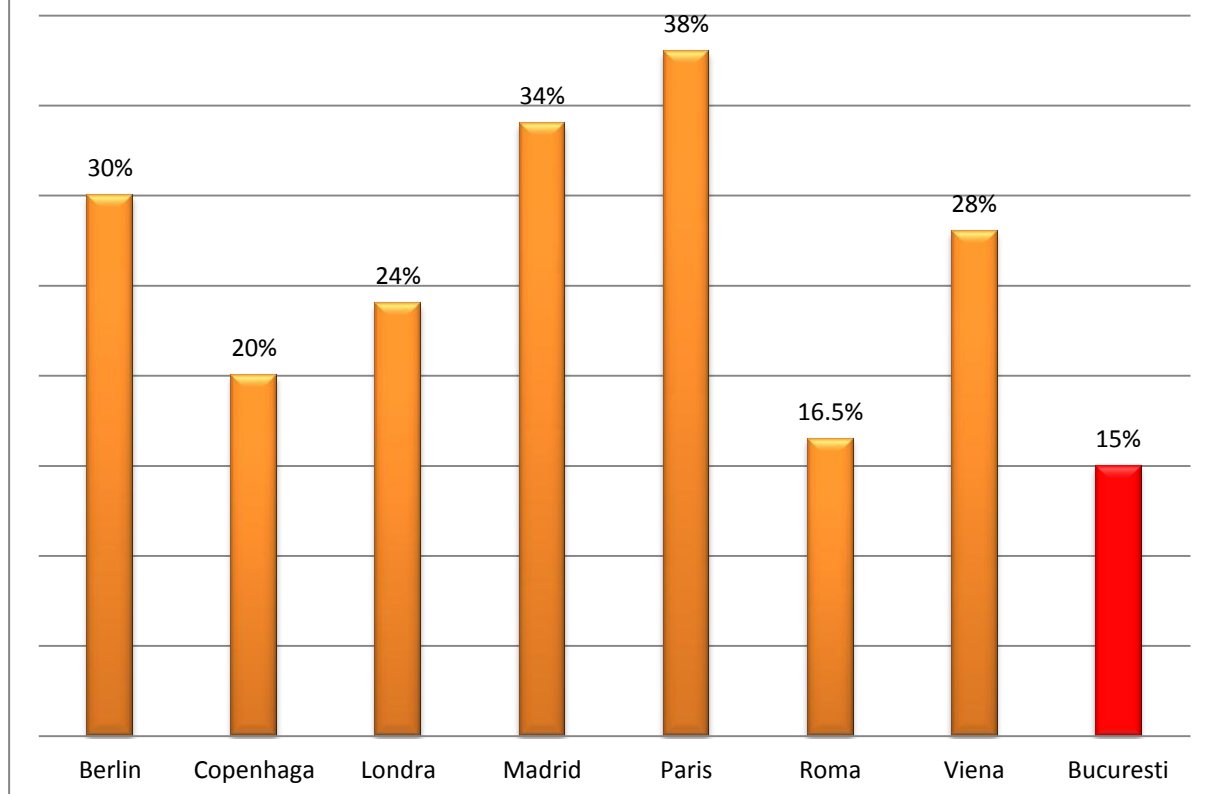
În cadrul repartiției modale, în București se constată că transportul public se situează încă la un nivel mai bun față de alte orașe europene. Aceasta se datorează în primul rând procentajului foarte scăzut al utilizării sistemelor alternative de transport.



Surse: Associazione Transporti ASSTRA; <http://www.insse.ro>; Date interne STB SA

Procentajul foarte scăzut al călătoriilor efectuate pe jos se datorează calității scăzute a spațiilor și infrastructurilor dedicate pietonilor care este recomandat să fie combinate cu sistemele de transport public. Spre exemplu, București este singurul oraș mare european în care nu se găsesc străzi dedicate transportului public (străzi utilizate numai de mijloacele de transport public și pietoni). Aceste zone din cadrul rețelei de transport oferă posibilitatea dezvoltării accesului mai eficient între diferite puncte de atracție ale orașului, contribuind în mod direct la diminuarea cheltuielilor de exploatare ale operatorilor de transport.

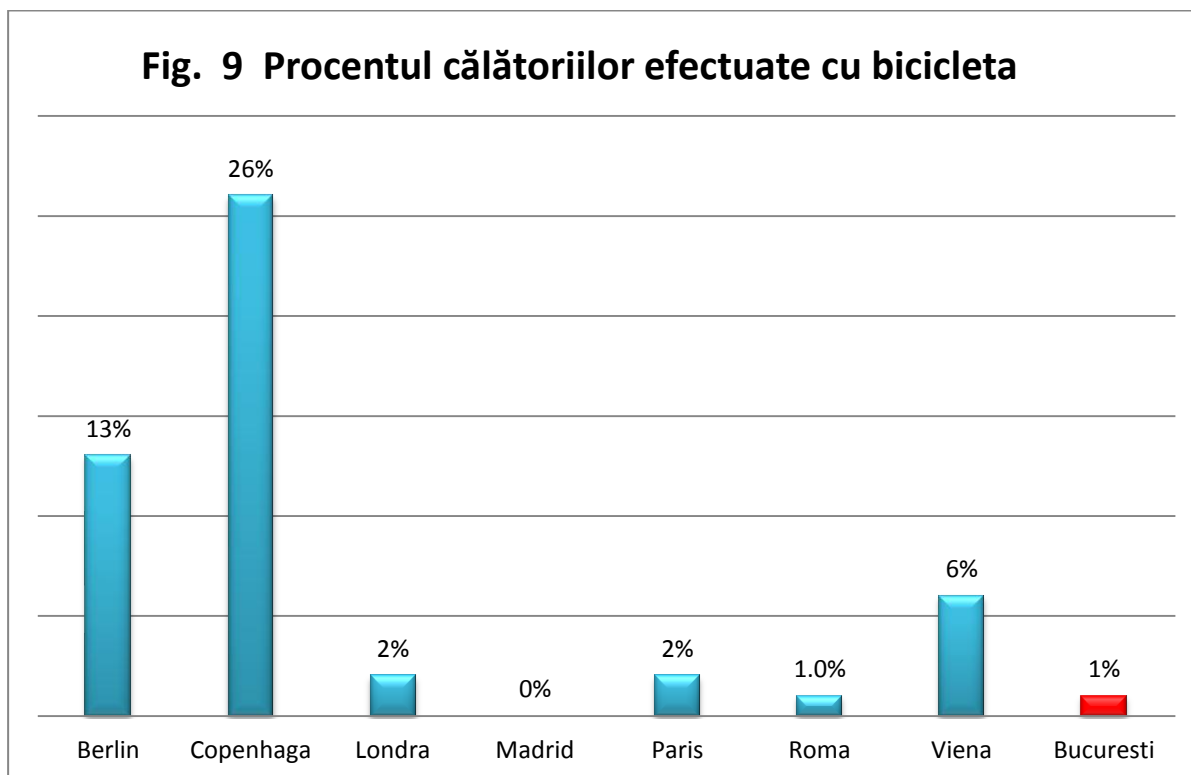
**Fig. 8 Procentul călătoriilor efectuate pe jos**



Surse: Associazione Transporti ASSTRA; <http://www.insse.ro>; Date interne STB SA

Bicicleta este un mijloc de transport ce trebuie încurajat pentru utilizarea în deplasările scurte, de până la 5 km, iar pentru distanțele mai lungi se recomandă combinația cu transportul public, prin crearea unor facilități de parcare în stații, puncte de transfer și terminale. Se menționează că prin creșterea numărului de călătorii cu bicicleta, se va obține o creștere a numărului călătoriilor cu transportul public. În acest context, trebuie luat în considerare și numărul utilizatorilor de trotinete electrice.



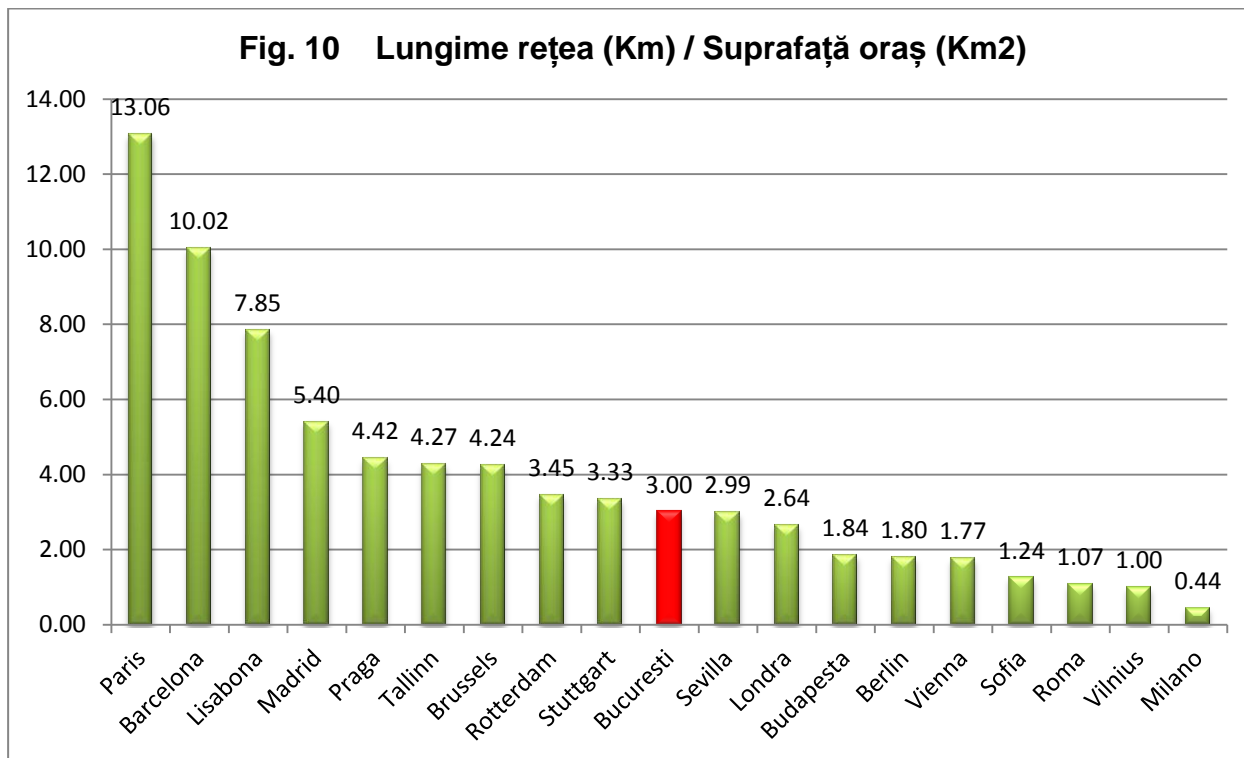


Surse: Associazione Transporti ASSTRA; Date interne STB SA

## 2.7 Situatia actuala a Serviciului de transport public prestat de STB SA si Comparatii cu alți operatori de transport din Europa.

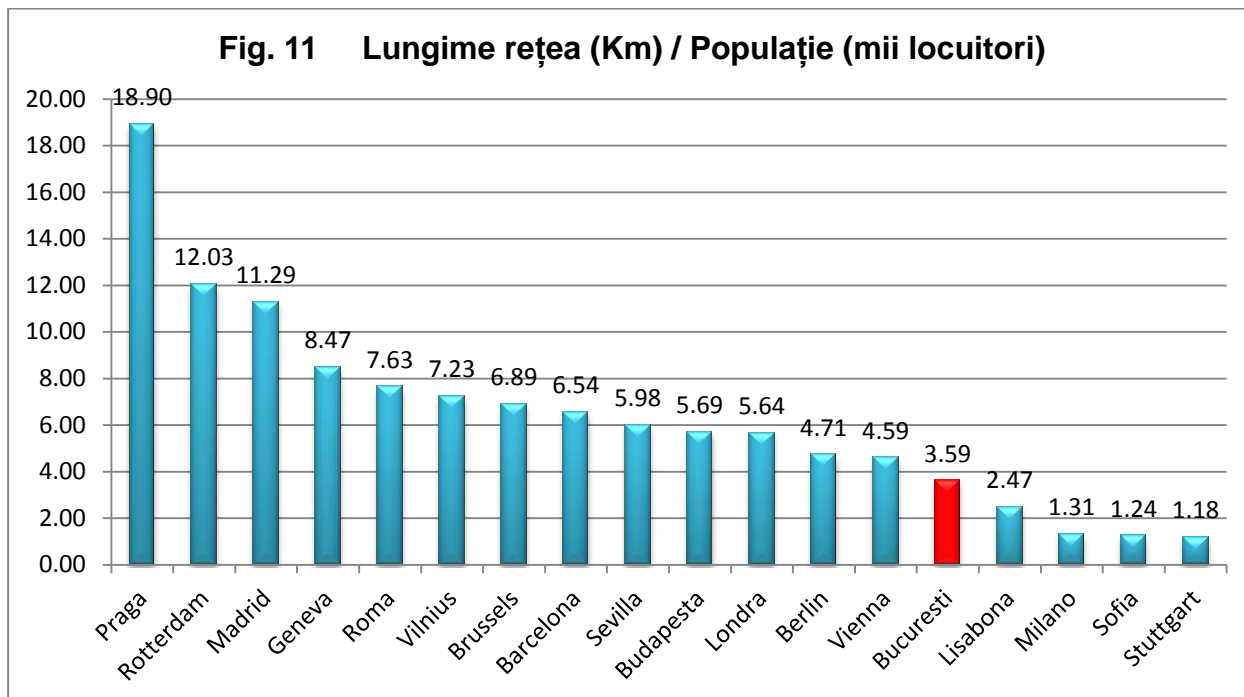
### *Lungimea rețelei de transport*

Raportul dintre Lungimea rețelei de transport și suprafața orașului prezentat în Fig.10 este unul dintre indicatorii care concură la evaluarea atractivității sistemului de transport public, cunoscându-se preferințele călătorilor în ceea ce privește alegerea modului de transport în corelație directă cu distanța pe care o are de parcurs până la cea mai apropiată stație de transport public. În comparație cu alte orașe europene, rețeaua de transport public din București va trebui să se extindă, mai ales în cartierele în care au apărut noi zone rezidențiale sau spații comerciale importante. Din păcate, majoritatea noilor dezvoltări urbane, în special cele rezidențiale, nu au fost prevăzute cu spațiile necesare pentru accesul mijloacelor de transport public.



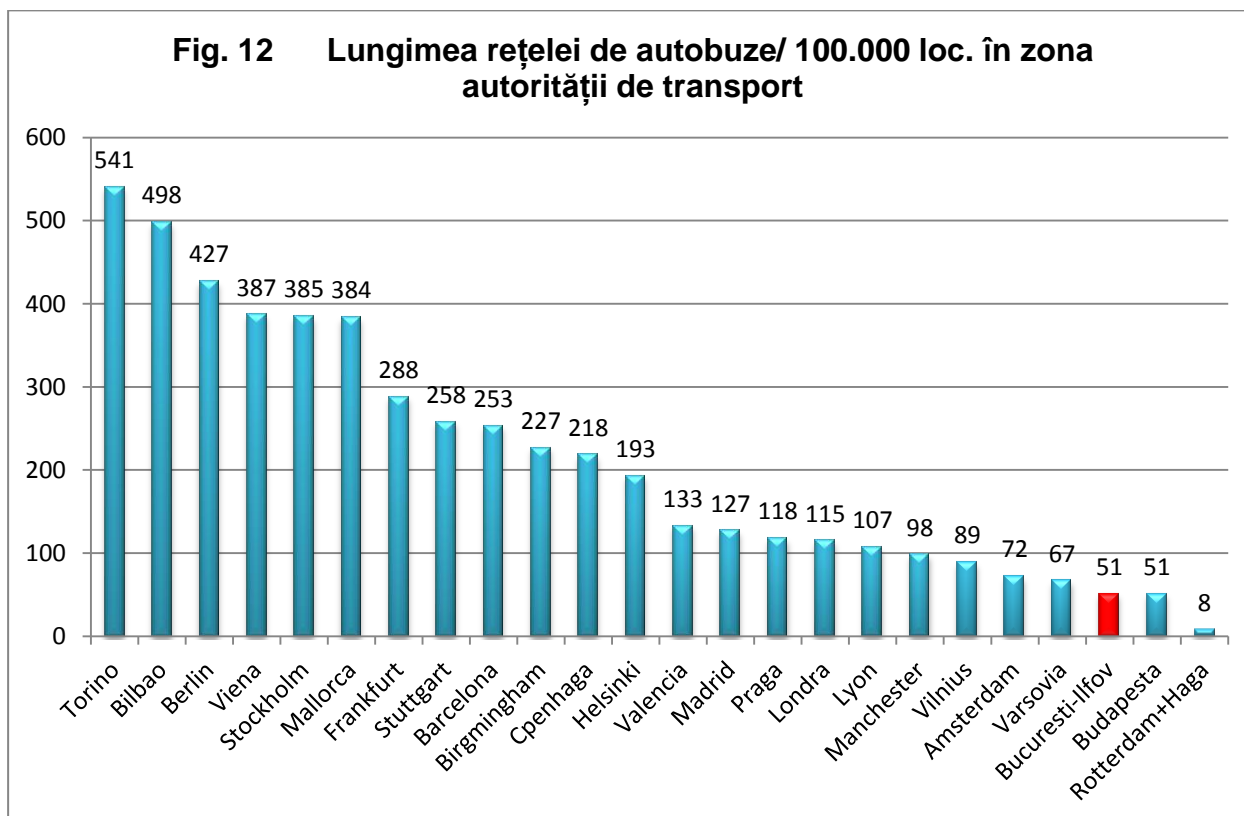
Surse: <https://www.emta.com>; Date sttistice STB SA

Raportul dintre Lungimea rețelei de transport și populație (numărul locuitorilor) prezentat în Fig.11 este un alt indicator care concură la evaluarea atractivității sistemului de transport public. Valoarea mai mică înregistrată pentru acest indicator se datorează acelor particularități ale Municipiului București legate de concentrarea unui număr foarte mare de locuitori într-un spațiu restrâns. Cunoscându-se această particularitate a orașului nostru, se recomandă ca rețeaua de transport public să beneficieze de mai multe coridoare de transport cu o capacitate crescută, integrate cu magistralele de metrou, care să fie adaptate la volumul și structura cererii de transport din zonele respective. De-a lungul acestor coridoare de transport se pot stabili și unele puncte de transfer care, în funcție de situația din teren, să asigure o legătură atractivă cu unele din noile zone rezidențiale mai puțin accesibile. Legătura cu aceste puncte de transfer se poate face cu așa numiții „feederi”, care sunt formați din linii de autobuz sau troleibuz (în general) cu lungimi de cațiva kilometri, dar care beneficiază de un program de circulație concordant cu determinarea cererii de transport din zona respectivă.



Surse: <https://www.emta.com>; Date sttistice STB SA

O alta soluție recomandată spre aplicare în orașele ce prezintă o densitate crescută a populației este stabilirea unor străzi mai înguste care să fie utilizate numai de mijloacele de transport public. Astfel, se poate construi o rețea de transport public ce oferă o legătura rapidă de transport între origine și destinație, cu efecte pozitive și asupra cheltuielilor de exploatare, în comparație cu liniile întortochiate de autobuz care folosesc o infrastructură stradală învechită.



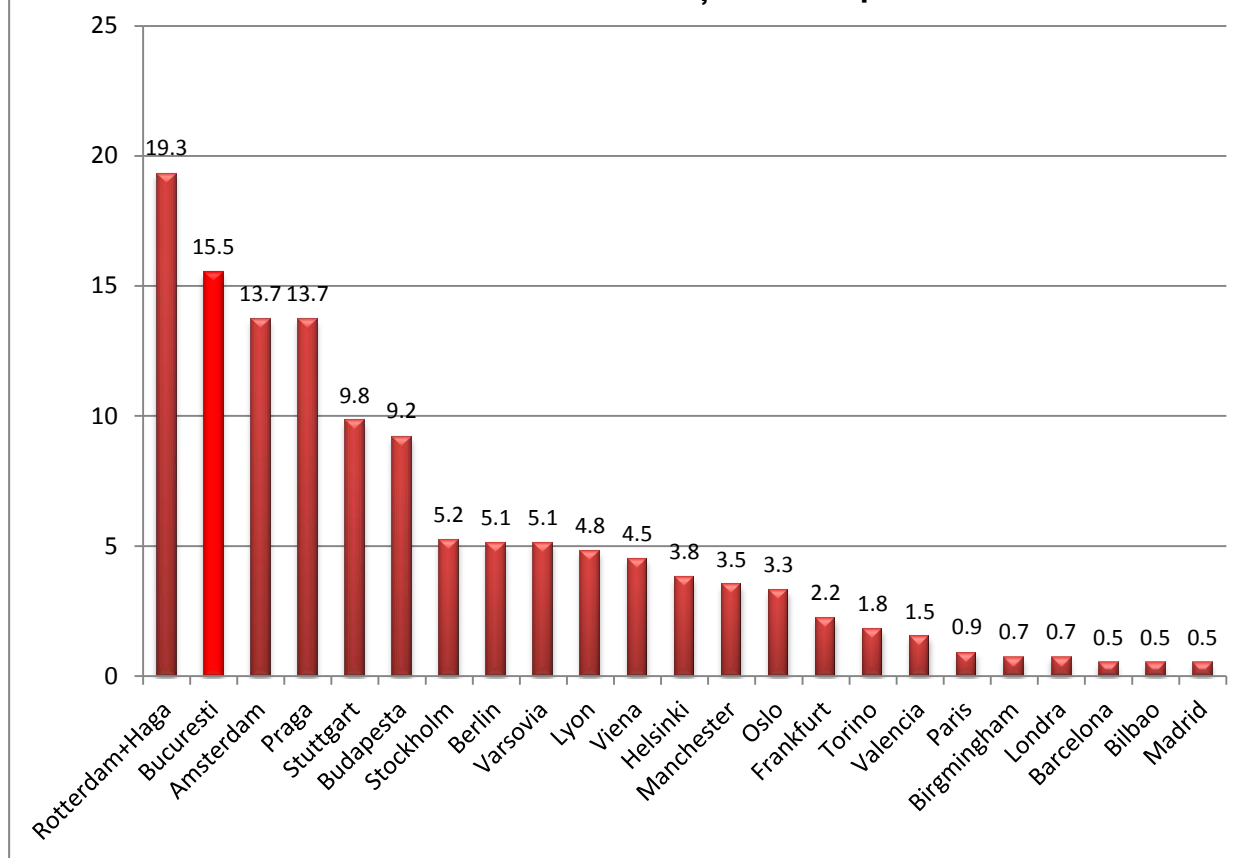
Surse: <https://www.emta.com>; Date sttistice STB SA

Valoarea lungimii rețelei de autobuze raportate la 100.000 locuitori, prezentată în Fig.12 este un alt indicator folosit în evaluările specifice transportului public. După cum se observă, regiunea București-Ilfov are una dintre cele mai scăzute valori ale acestui indicator și aceasta se datorează mai multor factori de influență locali: densitate crescută a populației, o arie geografică regională mult mai scăzută decât ale altor autorități de transport, existența mai multor moduri de transport în aceeași arie geografică (autobuzul și tramvaiul se situează la valori apropiate în cadrul repartiției modale) etc.

Astfel, după cum se observă în Fig.13, unde se prezintă lungimea rețelei de tramvai raportată la 100.000 locuitori, Municipiul București se situează pe locul secund în ierarhia orașelor formate pe acest criteriu. Aceasta se datorează unor politici inteligente aplicate în cadrul Primăriei Municipiului București de-a lungul celor aproape 150 de ani în care s-a dezvoltat și s-a menținut o rețea extinsă a sistemului de transport cu tramvaiul. În acest context, se menționează că rețeaua de transport cu tramvaiul s-a dezvoltat concomitent cu orașul și cu necesitățile locale de transport. Desființarea unor legături din rețeaua de transport cu tramvaiul în zonele centrale, cum ar fi Piața Unirii a dus la o scădere evidentă a atractivității acesteia. Din aceasta cauza noi am susținut și susținem ca în cadrul PMUD să se mențină în rândul proiectelor prioritare reconectarea rețelei de tramvai prin Piața Unirii.

Se subliniază că sistemul de transport cu tramvaiul are un cost mai redus decât autobuzul în ceea ce privește indicatorul „Cost exploatare/Loc x km oferit”, sau cu alte cuvinte, costurile de transport raportate la un călător sunt mai reduse în cadrul sistemelor de transport cu tramvaie de capacitatea celor de tip V3A sau mai mari.

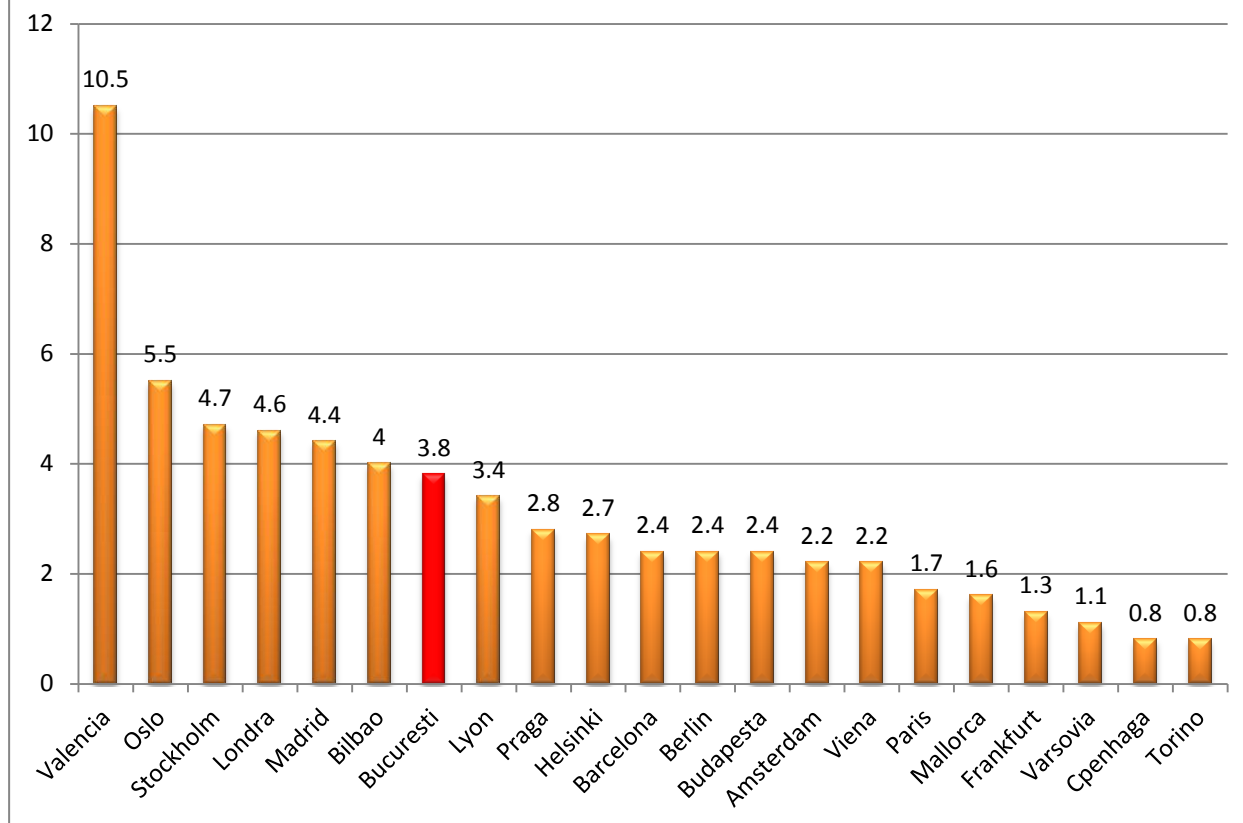
**Fig. 13 Lungimea rețelei de tramvai și metrou ușor/100.000 loc. din zona autorității de transport**



Surse: <https://www.emta.com>; Date sttistice STB SA

După cum se observă în Fig.14, locuitorii Municipiul București se bucura de o rețea subterană de transport public mai extinsă decât în alte orașe europene, în raport cu volumul populației.

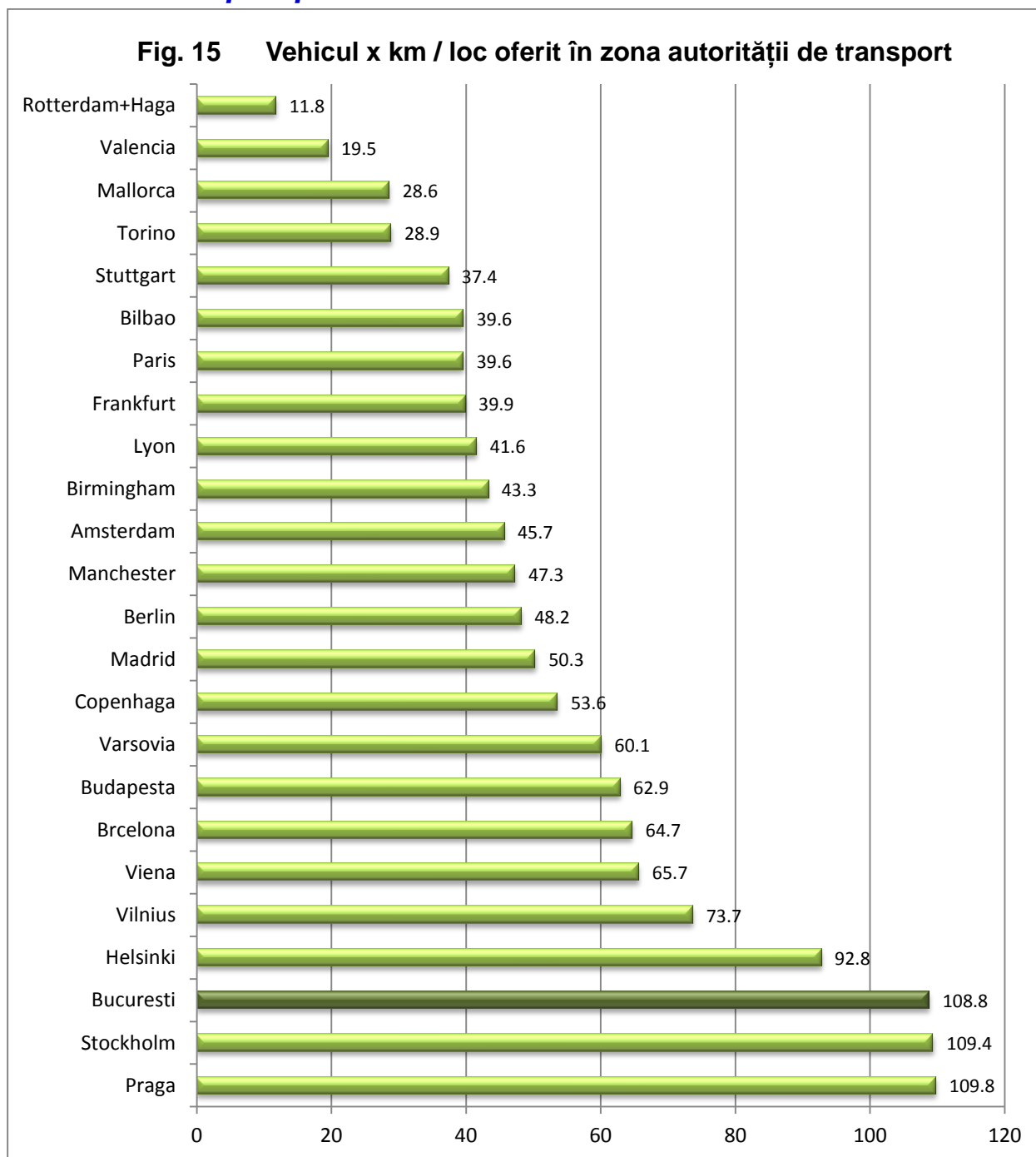
**Fig. 14 Lungimea rețelei de metrou/100 000 loc. din zona  
autorității de transport**



Surse: <https://www.emta.com>; Date statistice STB SA

Luându-se în considerare acest parametru, se consideră prioritara acțiunea de integrare a modurilor de transport din București, atât din punct de vedere a facilităților de transfer intermodal, cât și sub aspectul sistemelor de plată și planificare a călătoriei, al sistemelor de informare, al orarelor de transport etc. În plus, o importanță deosebită trebuie acordată și facilităților de transfer între sistemul de metrou existent, cu trenurile și autobuzele regionale, cu centura feroviară, cu facilitățile de Park&Ride etc. La nivelul autorităților de transport din alte orașe europene se aplică soluții de complementaritate între rețelele și modurile de transport, pentru dezvoltarea cât mai eficientă a mobilității populației.

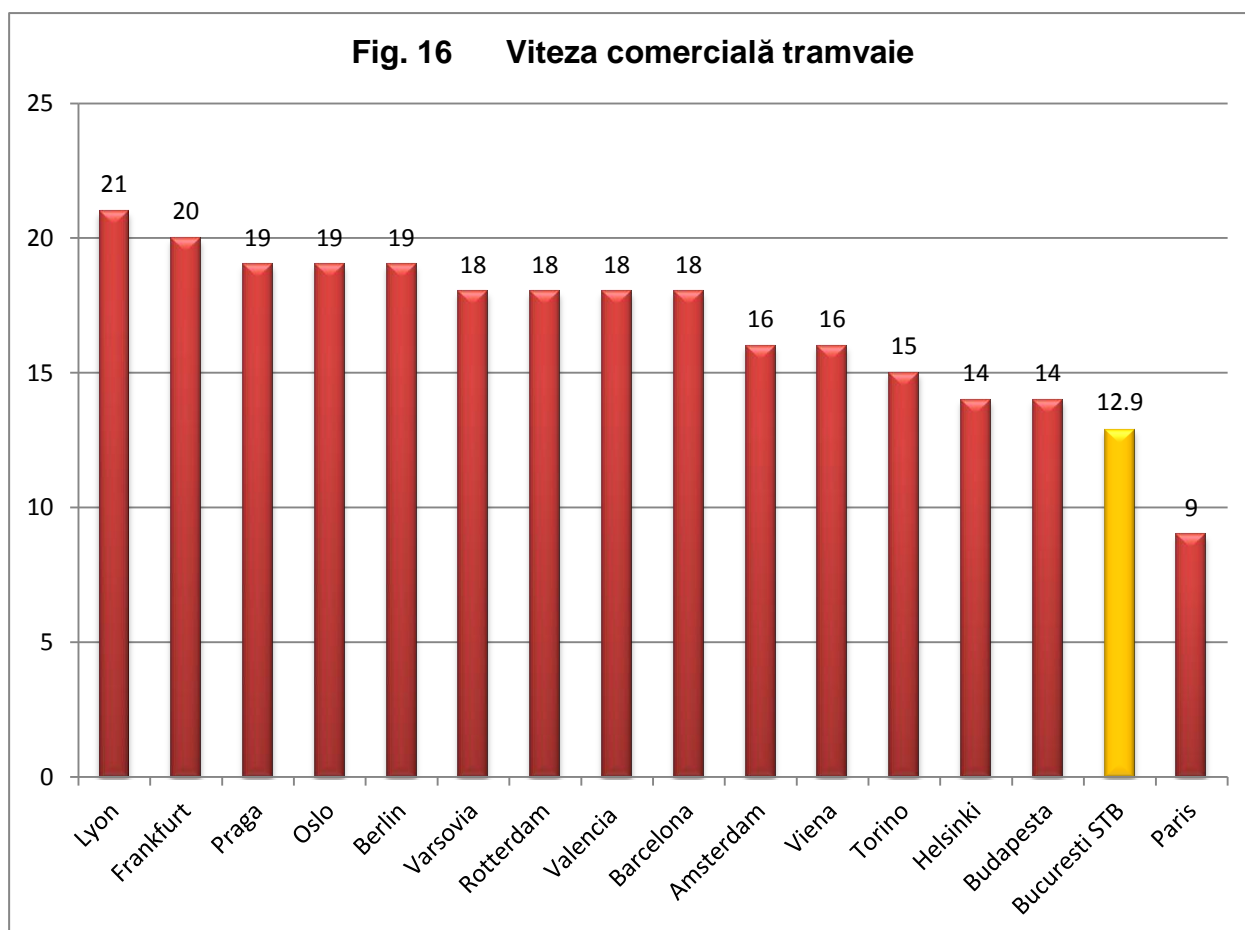
## Oferta de transport public



În ceea ce privește lungimile parcurse de vehiculele operatorului de transport raportate la numărul locurilor oferite (Fig.15) se constată că în parcul circulant al STB exista o proporție crescută a vehiculelor de capacitate scăzută. Din această cauză s-a propus ca pentru parcul STB să se procure tramvaie de capacitate crescută și cu lungime de aproximativ 36m. Dotarea cu aceste tipuri de vehicule și intrarea lor în exploatare va avea ca prim efect diminuarea gradului de aglomerare, în special la orele de vârf. În același timp, se estimează o diminuare a costurilor de exploatare înregistrate pentru

fiecare călător transportat, cu condiția optimizării gradului de încărcare în raport cu volumul cererii.

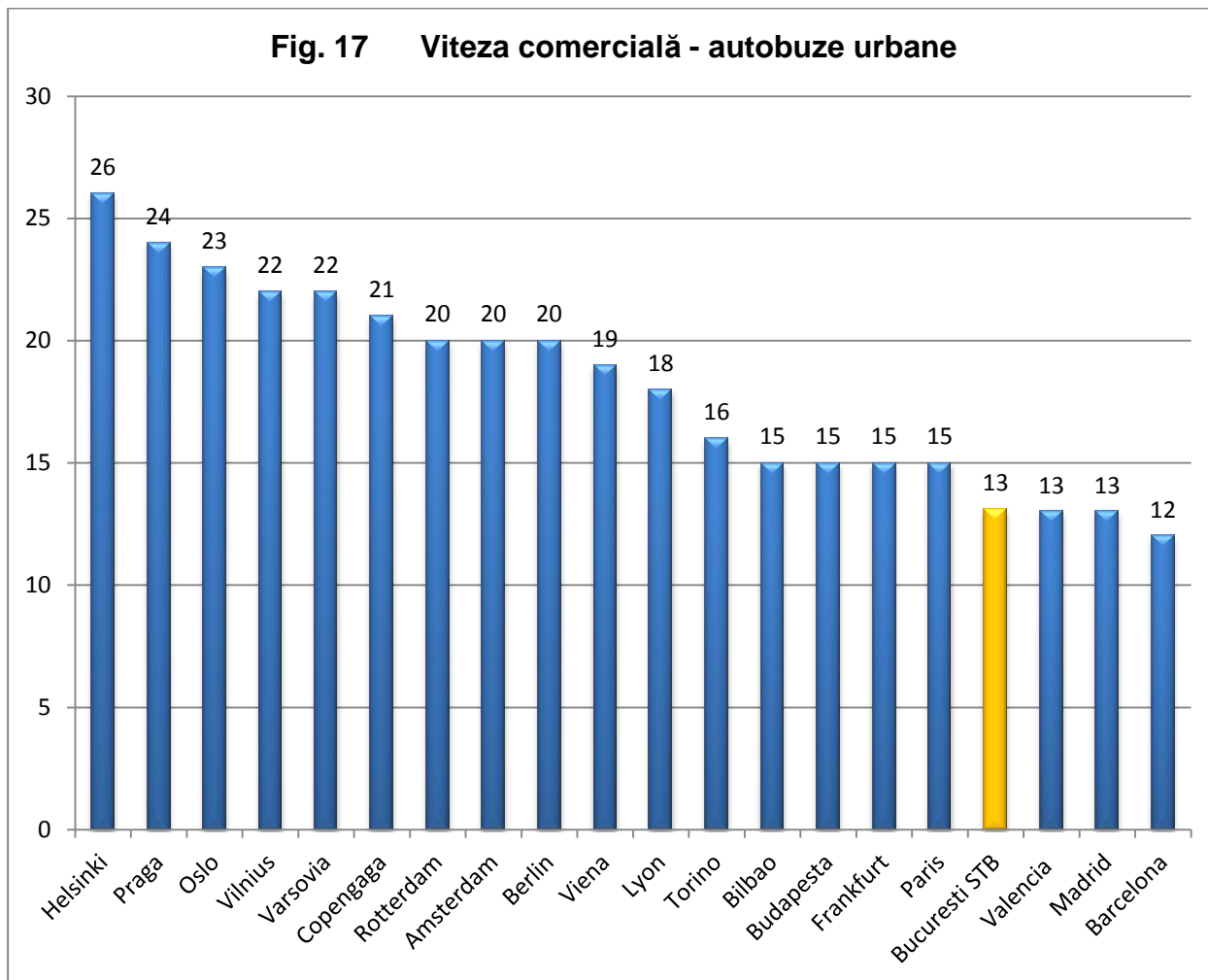
## Viteza comercială



Surse: <https://www.emta.com>; Date statistice STB SA

Viteza comercială a tramvaielor este aproape cea mai mică din Europa. Așa cum am prezentat și anterior, pentru efectuarea deplasărilor cu toate modurile de transport, mai ales la orele de vârf, rezultă o utilizare intensivă a spațiului urban din Municipiul București, cu blocaje de trafic și efecte dezastruoase în ceea ce privește condițiile de mediu. Sistemul de transport cu tramvaiul, pentru a funcționa în condiții de exploatare optimizate, va trebui să beneficieze de benzi proprii pe porțiuni cât mai lungi din cadrul rețelei, să primească prioritate la intersecții (conform evaluărilor efectuate în proiectele de cercetare europene s-a constatat că prin acordarea priorității tramvaielor la intersecții se fluidizează întregul trafic, inclusiv cel al automobilelor), să beneficieze de un sistem de dispecerizare modern, să fie dotat cu mijloace de transport moderne.



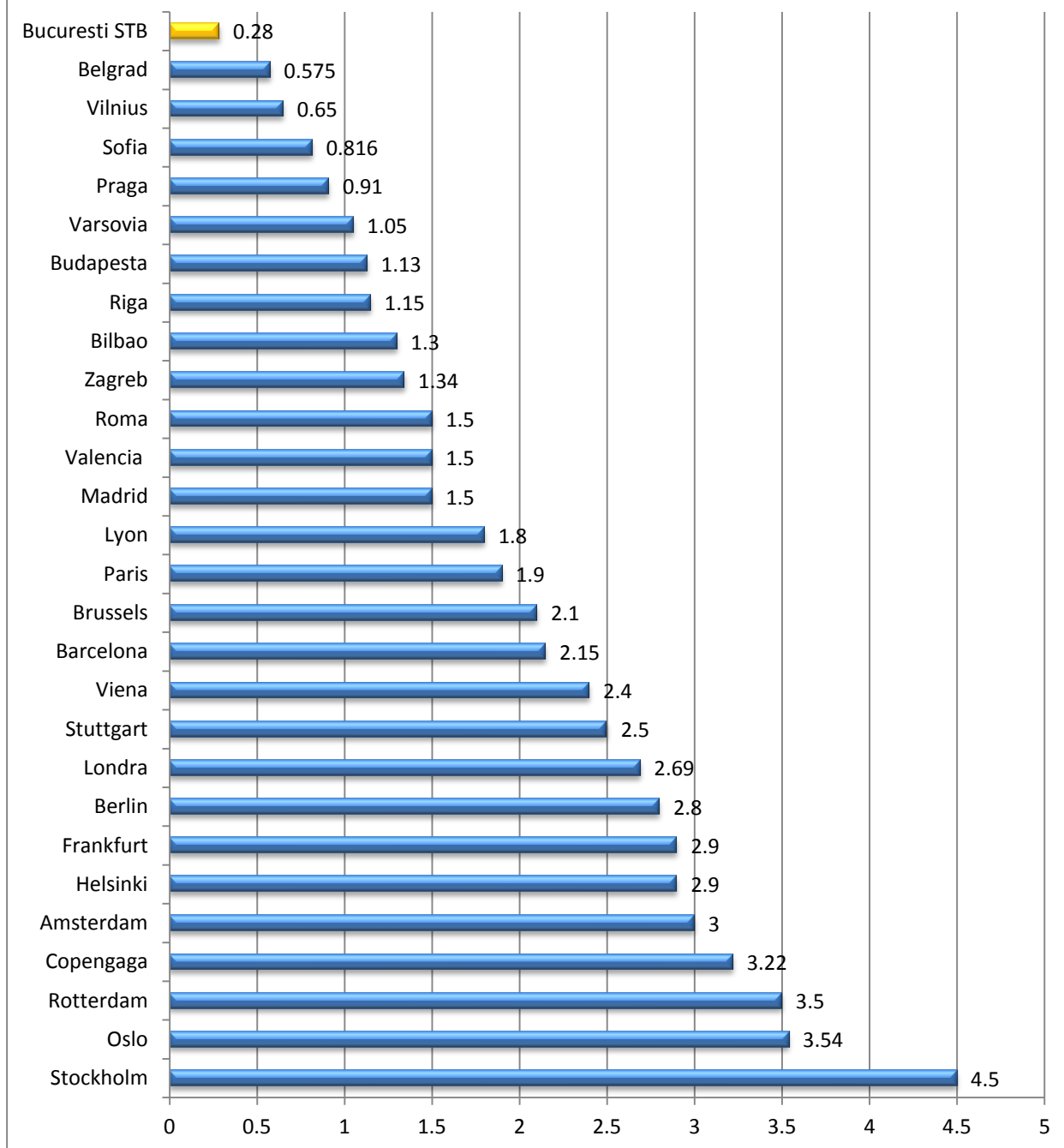


Surse: <https://www.emta.com>; Date statistice STB SA

Și pentru sistemul de transport cu autobuzul se menține aceeași problemă. Datorită condițiilor de trafic, autobuzele din București circulă cu una dintre cele mai mici viteze comerciale, în comparație cu alte orașe europene. Valorile mici ale acestor indicatori reflectă și o creștere a cheltuielilor de exploatare pentru toate modurile de transport de suprafață, și o scădere a atractivității transportului public de suprafață.

### ***Preturile biletelor și abonamentelor***

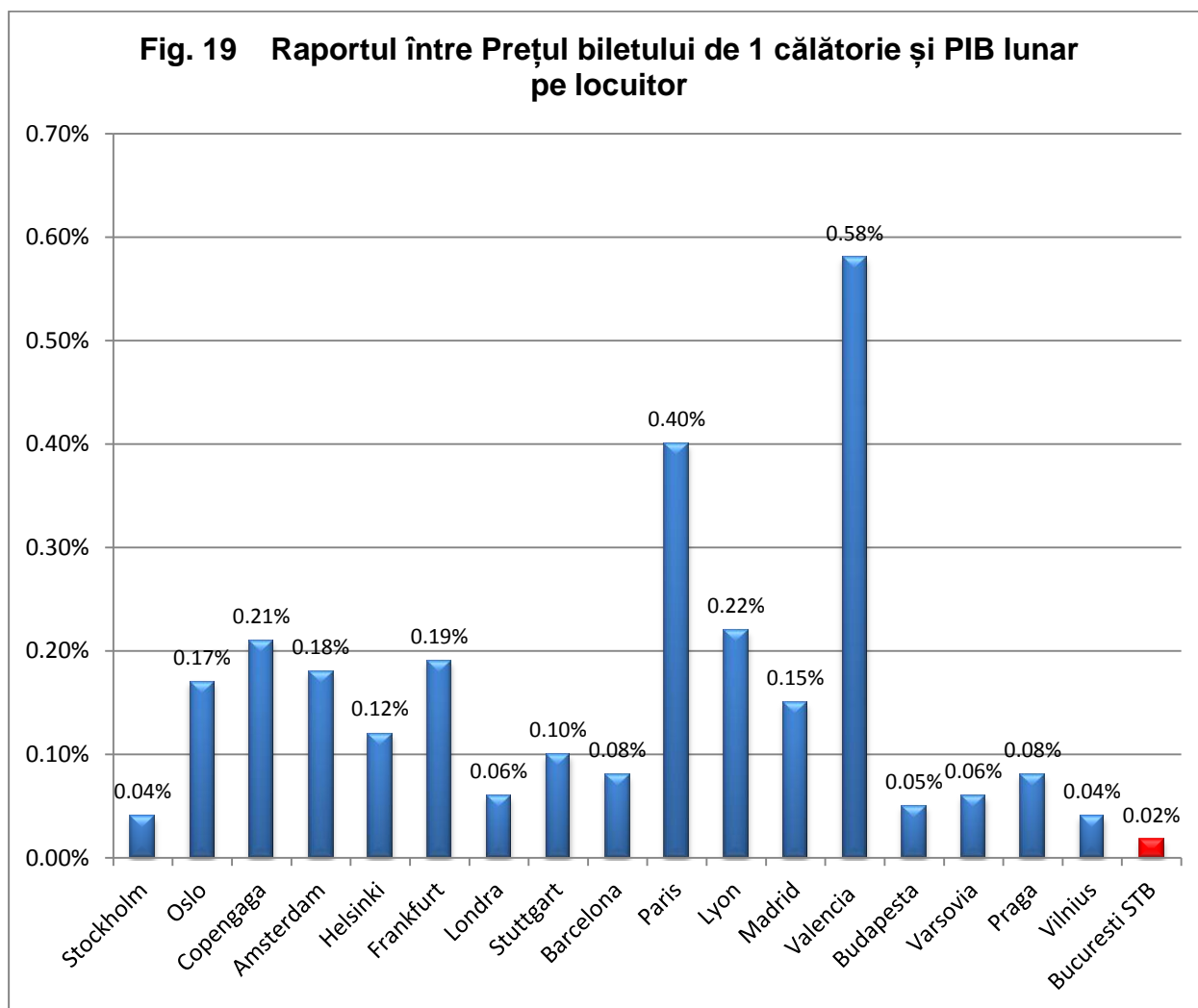
**Fig. 18 Prețul biletului de 1 călătorie - zona urbană (EURO)**



Surse: Date statistice interne STB SA

Prețul biletului pentru o călătorie în zona urbană a Municipiului București este cel mai mic în comparație cu celelalte orașe europene. În perspectiva creșterii performanțelor serviciului de transport oferit de STB SA, se recomandă elaborarea unei strategii tarifare adecvate, în concordanță cu situația economică a populației Municipiului București și cu strategiile locale de susținere a mobilității durabile. Prin menținerea la un nivel scăzut al prețului biletului se influențează în mod negativ și fidelizarea publicului călător, care prefera să cumpere bilete de câteva călătorii, în loc de abonamente. În cadrul principiilor de elaborare a structurii tarifare, trebuie să se asigure un raport optim al prețului biletului cu cel al abonamentului. Astfel, se observa că majoritatea autorităților de transport s-a orientat către o creștere a biletului de o călătorie până la

acoperirea integrală a costului călătoriei, luându-se în considerare o medie a lungimii călătoriilor efectuate în zona tarifară respectivă. Dacă analizăm Fig. 19 în care se prezintă raportul între prețul unui bilet de o călătorie cu PIB lunar pe cap de locuitor, se observa că la București este obținută cea mai mică valoare a acestui raport. În concluzie, există un nivel al puterii de cumpărare care permite o creștere a tarifului practicat pentru biletul de o călătorie. De asemenea, pentru obținerea unor reacții pozitive din partea utilizatorilor, trebuie aplicate principiile de implementare utilizate în aplicarea unor astfel de măsuri.



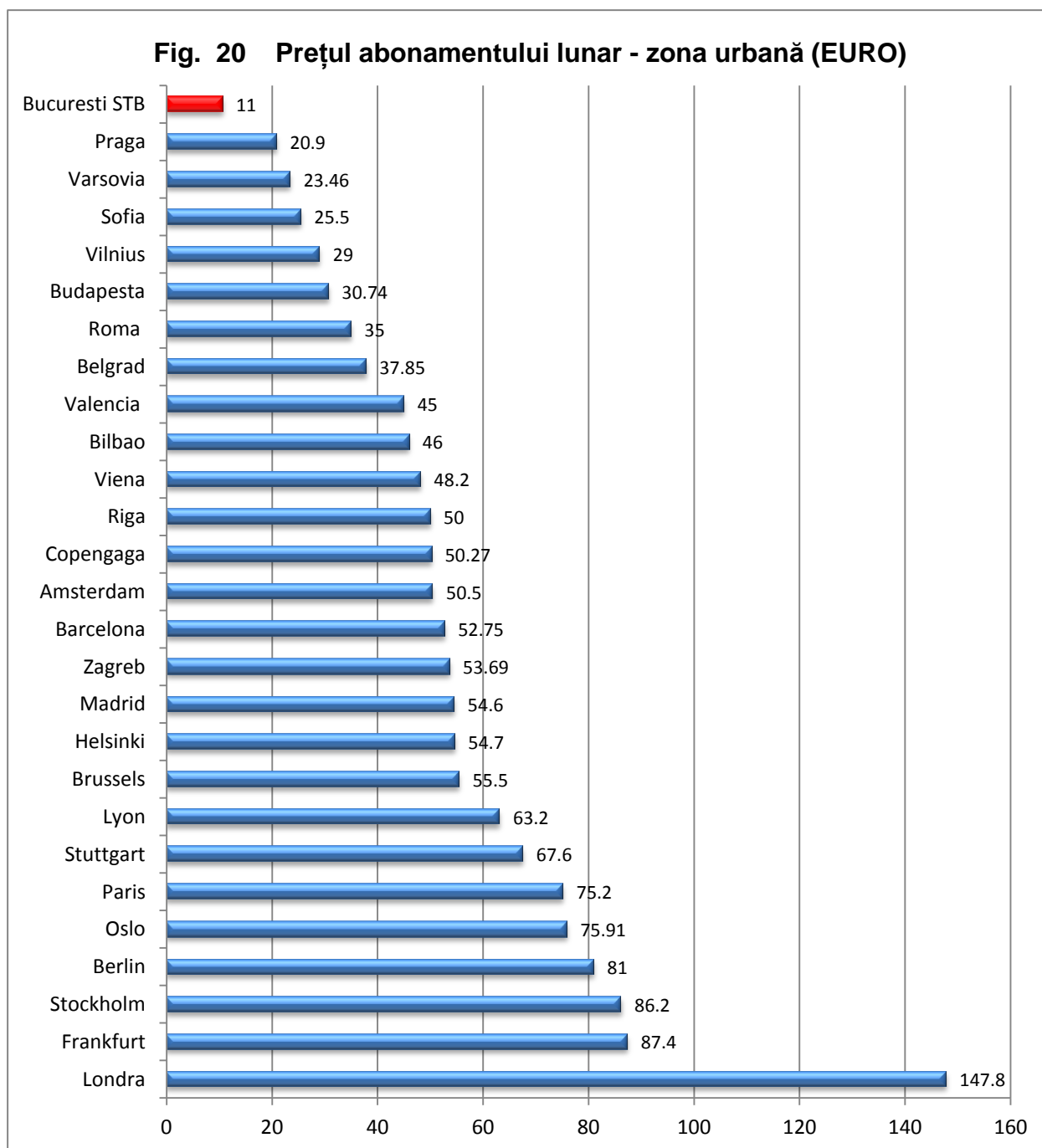
Surse: <https://www.emta.com>; Date statistice STB SA

Prețul abonamentelor lunare pentru toate liniile care sunt vândute de STB SA, este de asemenea cel mai mic dintre orașele europene, așa cum este arătat și în Fig.20. Cu toate acestea nu se observă o proporție mare a abonamentelor cumpărate, în raport cu numărul biletelor de o singură călătorie vândute. Explicația se regăsește tot în existența unor politici și a unor structuri tarifare inadecvate.

Astfel, se recomandă ca și în cazul stabilirii prețului practicat pentru abonamente să se efectueze în cadrul aceluiași studiu de politică tarifară mai multe simulări și programe de implementare a unor noi structuri tarifare.

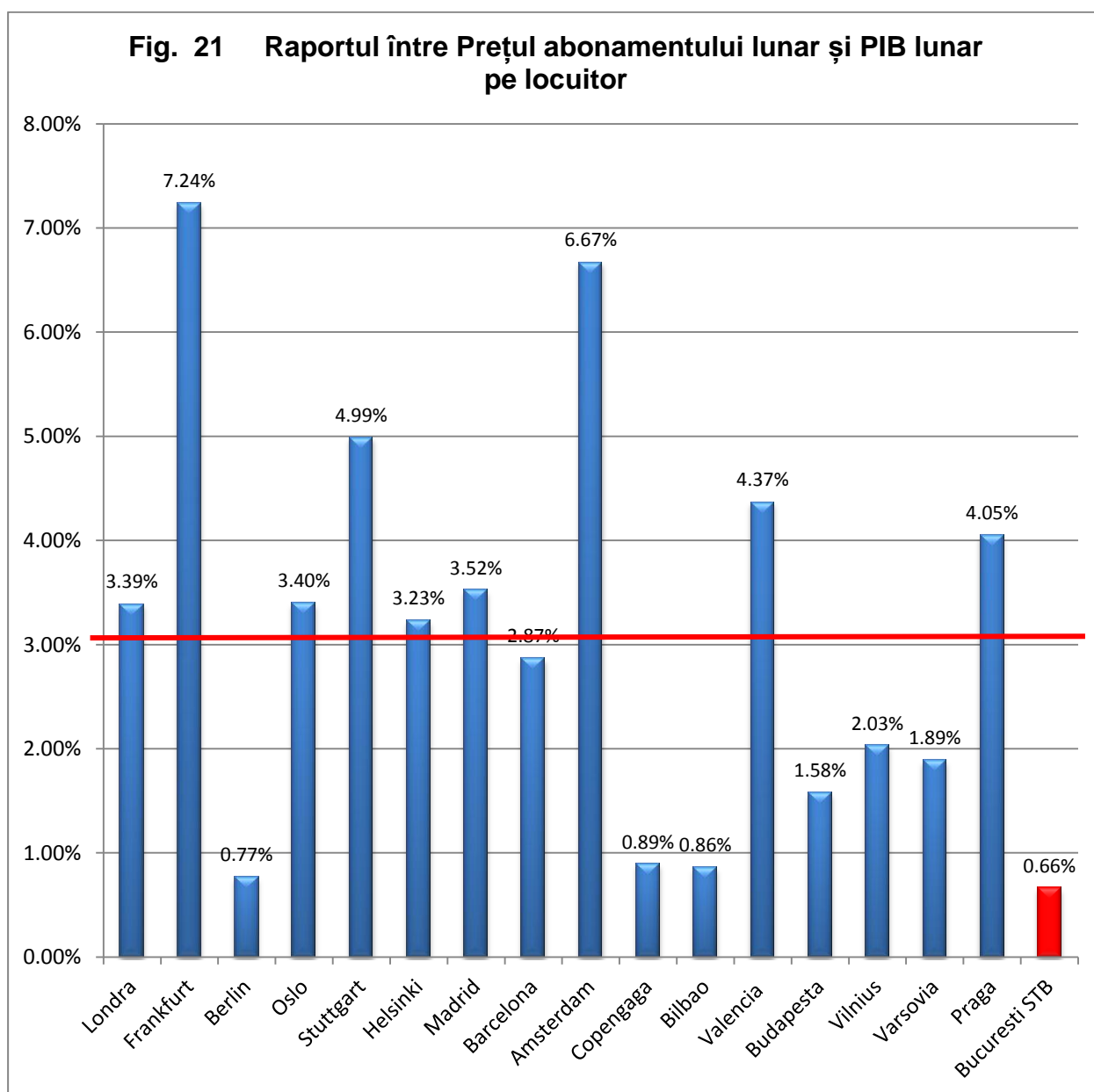
Se menționează că nu poate exista un serviciu de transport public modern, performant, dezvoltat pe principiile durabilității, fără acordarea unei susțineri financiare adecvate.

Un alt element care trebuie să fie luat în considerare este acela al colaborării interinstituționale. Conform experienței de lucru cu ceilalți parteneri europeni (reprezentanți ai operatorilor și autorităților), se constată că, mai ales în orașele din vestul Europei, există o foarte bună colaborare și consultare între echipele tuturor părților interesate.

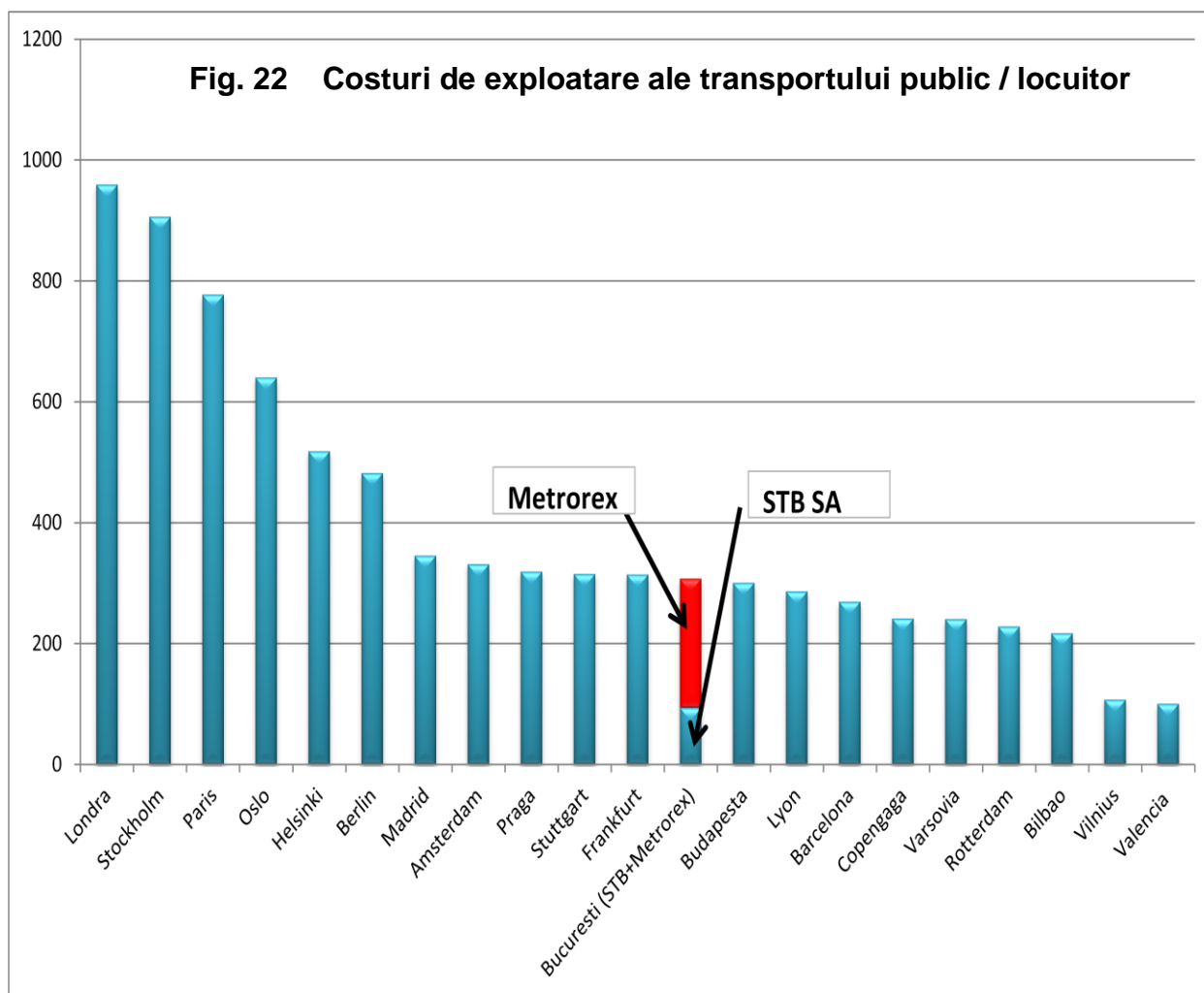


Surse: Date statistice STB SA

În Fig. 21 se prezintă raportul între prețul abonamentului lunar și PIB lunar pe cap de locuitor și se observă, la fel ca în situația biletelor de o călătorie, că pentru București este cea mai mică valoare a acestui raport. În concluzie și în această situație nivelul puterii de cumpărare permite o creștere a tarifului practicat pentru abonamentele lunare pentru toate liniile de transport.



## Costurile de exploatare

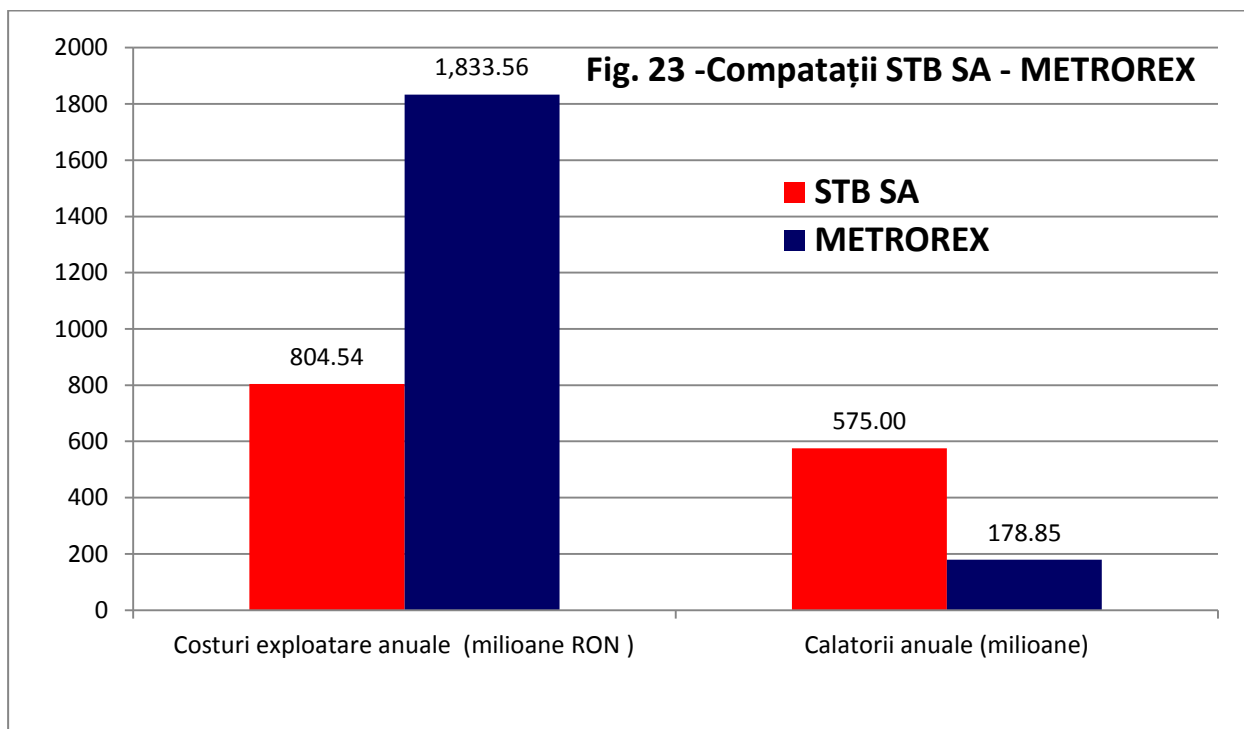


Surse: <https://www.emta.com>; Date statistice STB SA; Rapoarte Metrorex SA

În București se înregistrează costuri de exploatare raportate la numărul locuitorilor orașului, mai scăzute decât media europeană, iar dacă luăm în considerare proporția crescută a acestor costuri înregistrate de sistemul de transport cu metroul, se poate afirma că STB SA are unele dintre cele mai scăzute valori ale costurilor de exploatare.

În Fig. 22 este prezent graficul comparativ între costurile totale de exploatare anuale ale celor două sisteme de transport și numărul călătoriilor anuale efectuate cu acestea.

Din datele prezentate nu trebuie interpretat ca METROREX este mai puțin eficient decât STB SA! În acest context se reflecta disponibilitatea autorităților locale care de-a lungul timpului au investit, asumându-și responsabilitatea funcționării unui sistem de transport care să asigure un timp de călătorie scăzut, siguranța și confort, accesibilitate ridicată etc.



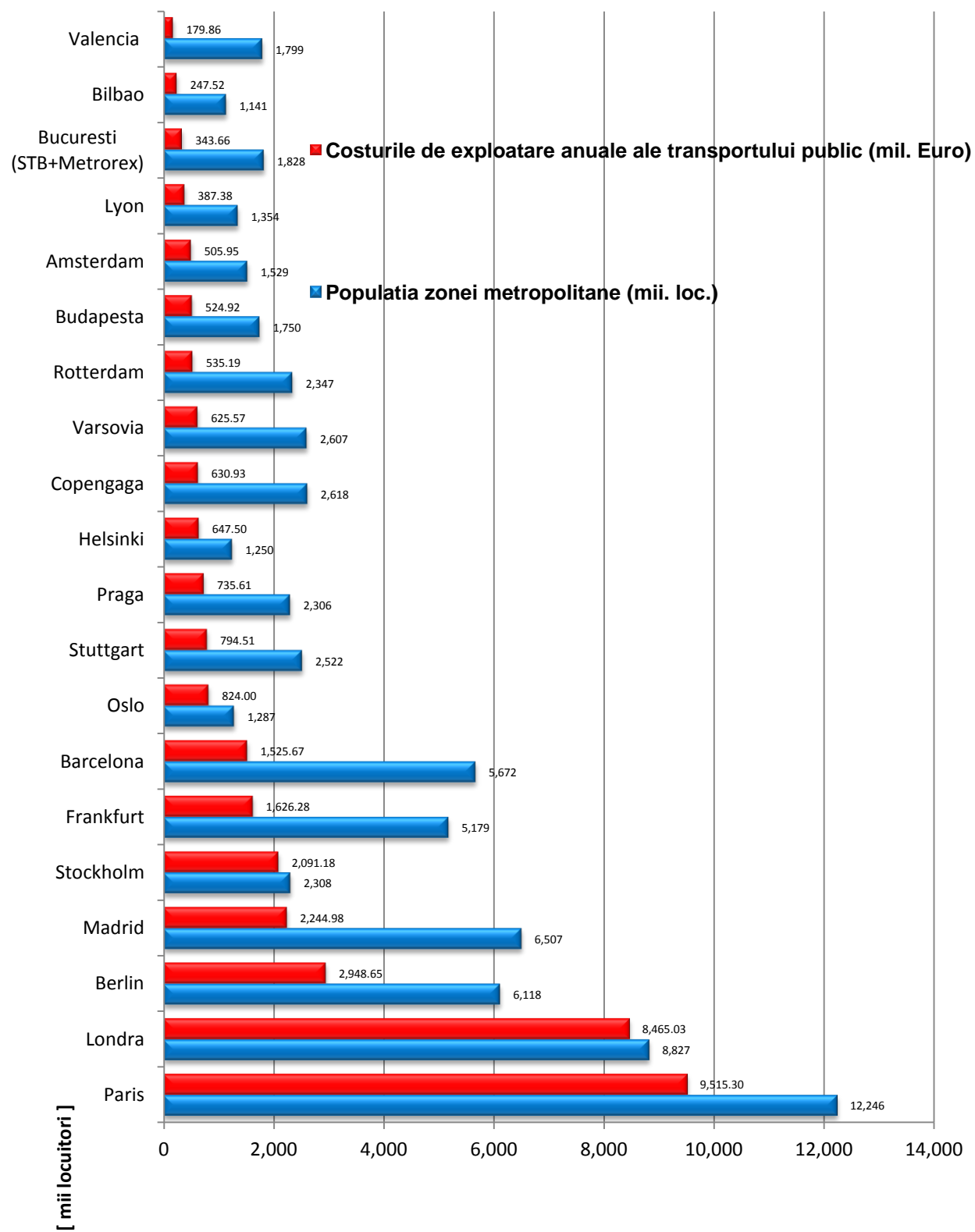
Surse: Date statistice STB SA; Rapoarte Metrorex SA

În Fig. 24 se observă că, în cele mai performante sisteme de transport din Europa, costurile de exploatare totale anuale, dar și cele raportate la fiecare locuitor, sunt cele mai crescute. Explicația este simplă și trebuie să fie înțeleasă de toată lumea! De ce orașele Paris, Londra, Berlin, Madrid, Stockholm, Frankfurt, Barcelona, Oslo, Stuttgart au cheltuielile de exploatare cele mai ridicate? Pentru că autoritățile locale din aceste orașe au reușit să dezvolte un sistem de transport local de înaltă calitate, care oferă confortul, siguranța, frecvența și calitatea vehiculelor, informarea călătorilor, accesul în stații și punctele de transfer etc. În concordanță cu exigentele călătorilor în ceea ce privește calitatea vieții din orașele respective. Spre exemplu, Bugetul anual de investiții al RATP din Paris este de peste 1,7 Miliarde Euro, valoare comparabilă cu estimările STB SA pentru necesarul minimal al investițiilor pentru modernizare într-un program de 10 ani.

Pentru creșterea performanțelor unui sistem de transport este strict necesar să fie alocate fonduri pe măsura efectelor pe care ni le dorim. Pe de altă parte, conform concepțiilor autorităților responsabile de transportul din orașele vestice, atenția trebuie acordată asupra inteligenței și performanței utilizării resurselor financiare. În limbajul funcționarilor din aceste autorități se întâlnește foarte des expresia „the best value of money”, referindu-se la utilizarea eficientă, responsabilă a banilor publici.

Din păcate, aceste principii încă nu au fost înțelese și aplicate în unele orașe est-europene.

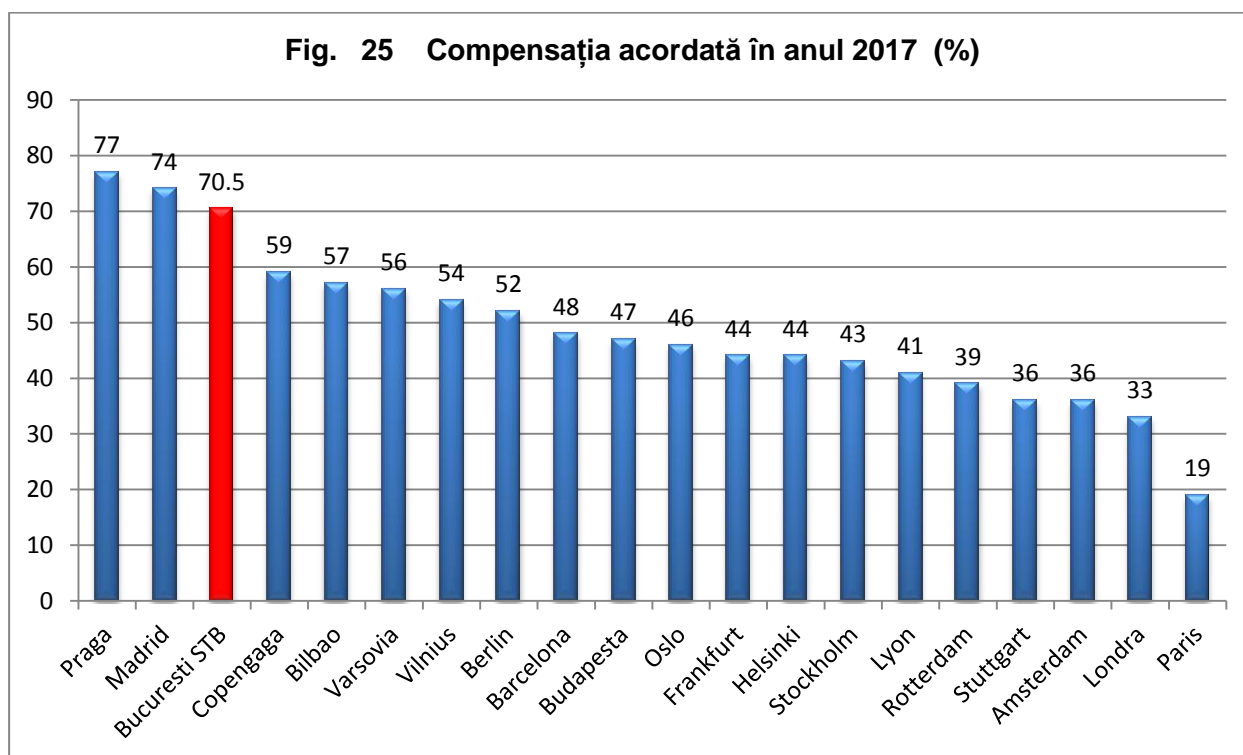
**Fig. 24 Costurile de exploatare anuale raportate la populație**





## Compensația acordată

În Fig.25 este prezentată proporția compensației acordate operatorilor de transport pentru acoperirea costurilor de exploatare. După cum se observă, STB SA este unul dintre operatorii care beneficiază de una dintre cele mai mari proporții ale compensației.



Astfel, se interpretează că nivelul compensației acordate STB SA este foarte crescut. Pentru a se înțelege mai bine mecanismul de creștere sau de scădere a compensației vor fi prezentate câteva corelații între indicatorii prezentați anterior, dar mai înainte de aceasta, vom pleca de la formula de calcul a compensației definită în cadrul Regulamentului European 1370/2007. Astfel, compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public se calculează conform formulei:

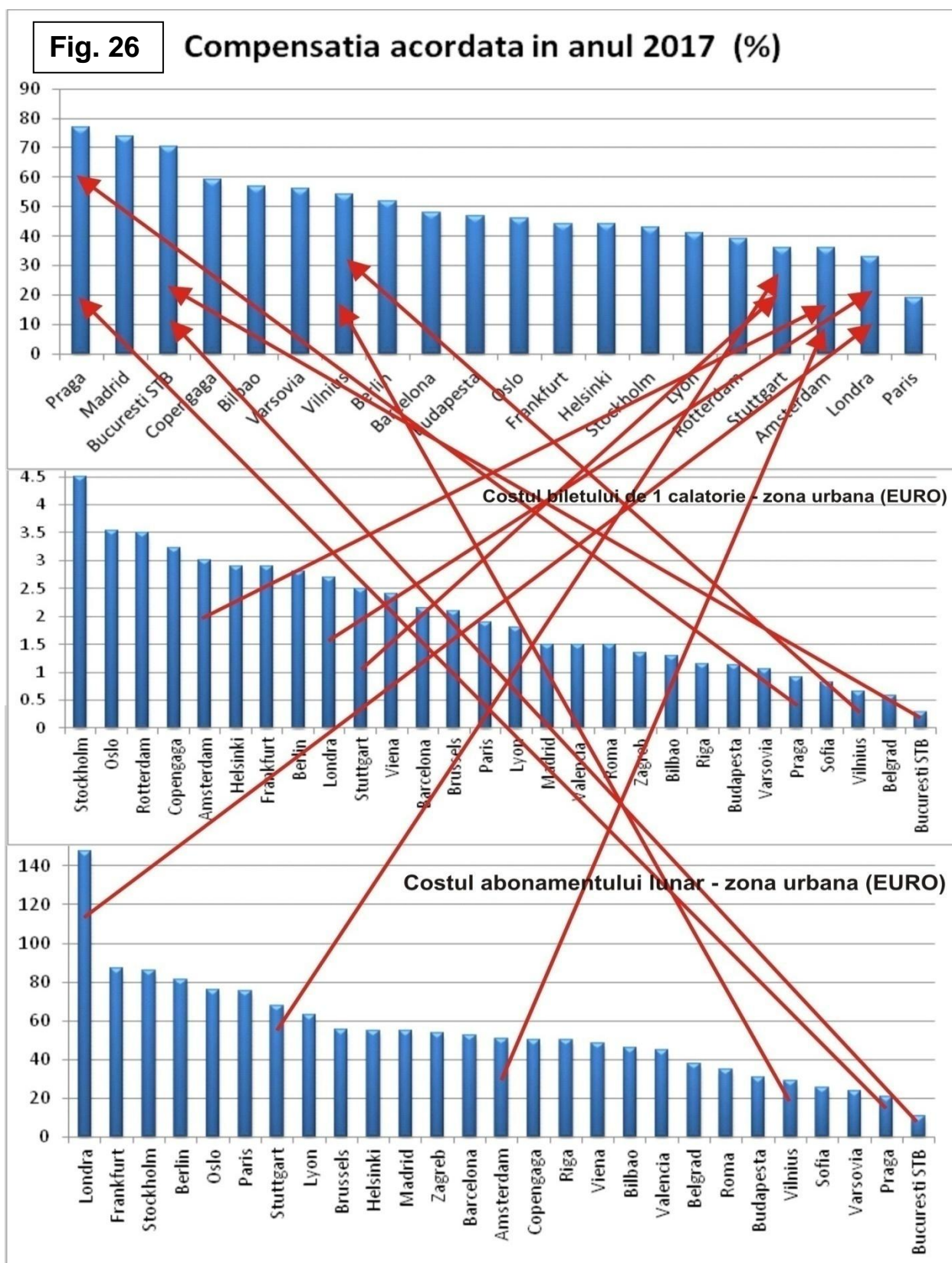
*Efectul financiar net (compensația) = Costurile suportate cu obligația de serviciu public*

*— eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare*

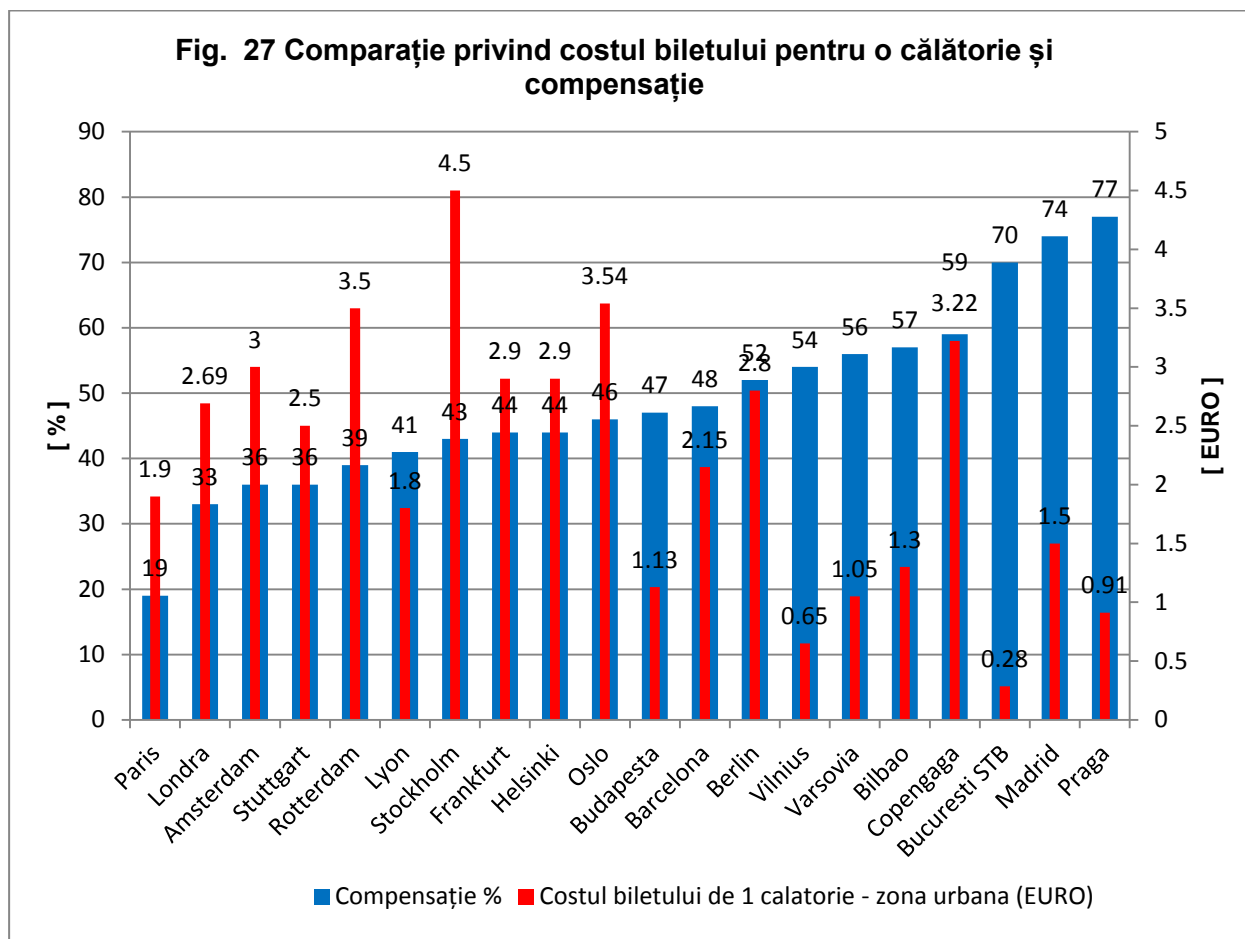
*— sumele încasate din tarife sau orice alte venituri + un profit rezonabil*

Profitul rezonabil este corespunzător ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respectiv (Rezultat net/capitaluri proprii), iar ratele swap se găsesc la adresa: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/swap\\_rates\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html)

Din formula de calcul prezentata este evident că dacă sumele încasate din tarife (plata călătoriei) sunt mai mici, atunci valoarea compensației crește până la acoperirea costurilor suportate cu obligația de serviciu public.



**Fig. 27 Comparație privind costul biletului pentru o călătorie și compensație**



Astfel, în cazul în care Autoritatea locală dorește să asigure o protecție socială ridicată a populației prin menținerea nivelului tarifelor cât mai scăzut, atunci va trebui să asigure din resursele sale un nivel proporțional al compensației. Respectiv, prin scăderea venitului din încasări, compensația acordată pentru acoperirea cheltuielilor de exploatare crește proporțional.

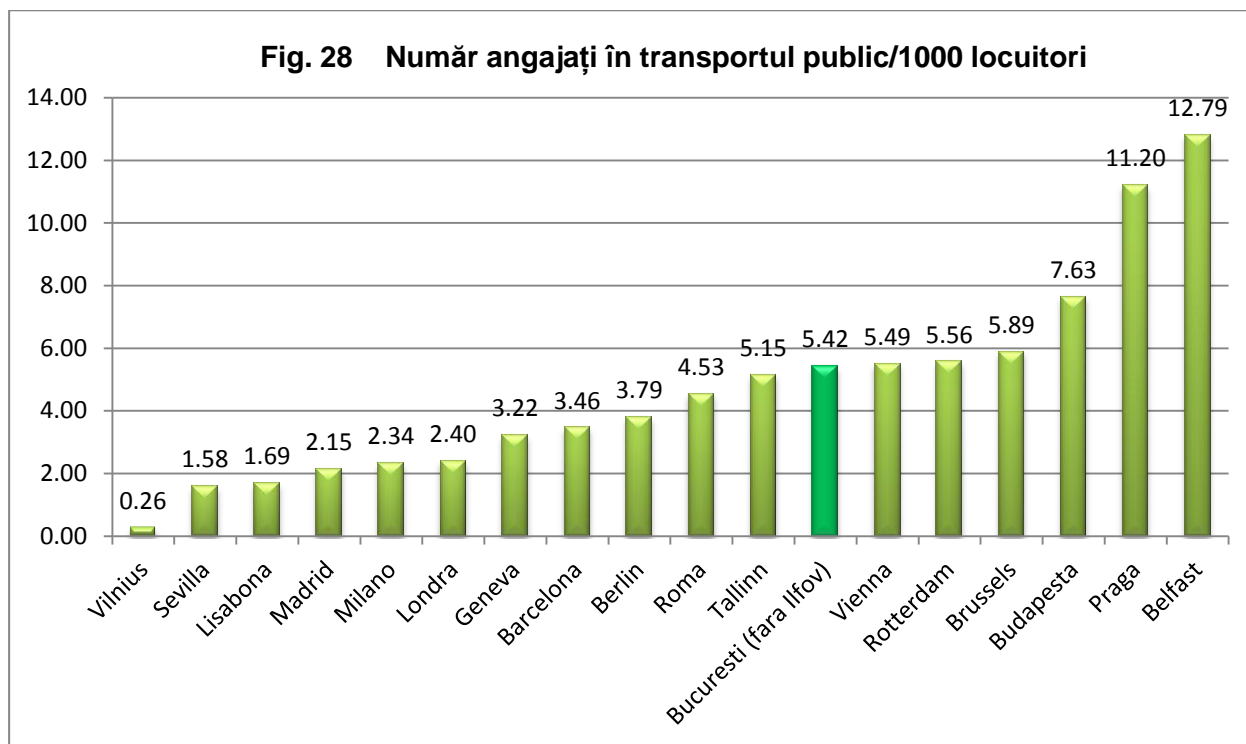
Conform acestui mecanism simplu, se observa în Fig.26 că orașele care preferă să mențină un nivel scăzut al tarifului, trebuie să crească nivelul compensației acordate. În această figură, săgețile de culoare roșie indică corespondența între tarifele aplicate pentru biletele de o singură călătorie și pentru abonamente, cu nivelul compensației care se regăsește într-o formă ierarhică inversată.

Pentru a se înțelege și mai bine acest mecanism, în Fig.27 se prezintă în același grafic corespondența între nivelul tarifului pentru biletele de o călătorie și nivelul compensației.

În consecință, se recomandă o abordare mai profundă a mecanismului de finanțare a operatorilor de transport, valorile fundamentale fiind legate de transparența și corectitudinea utilizării banului public, de utilizarea unor proceduri clare de monitorizare a efectelor produse asupra calității serviciului de transport pe care-l oferă fiecare operator.

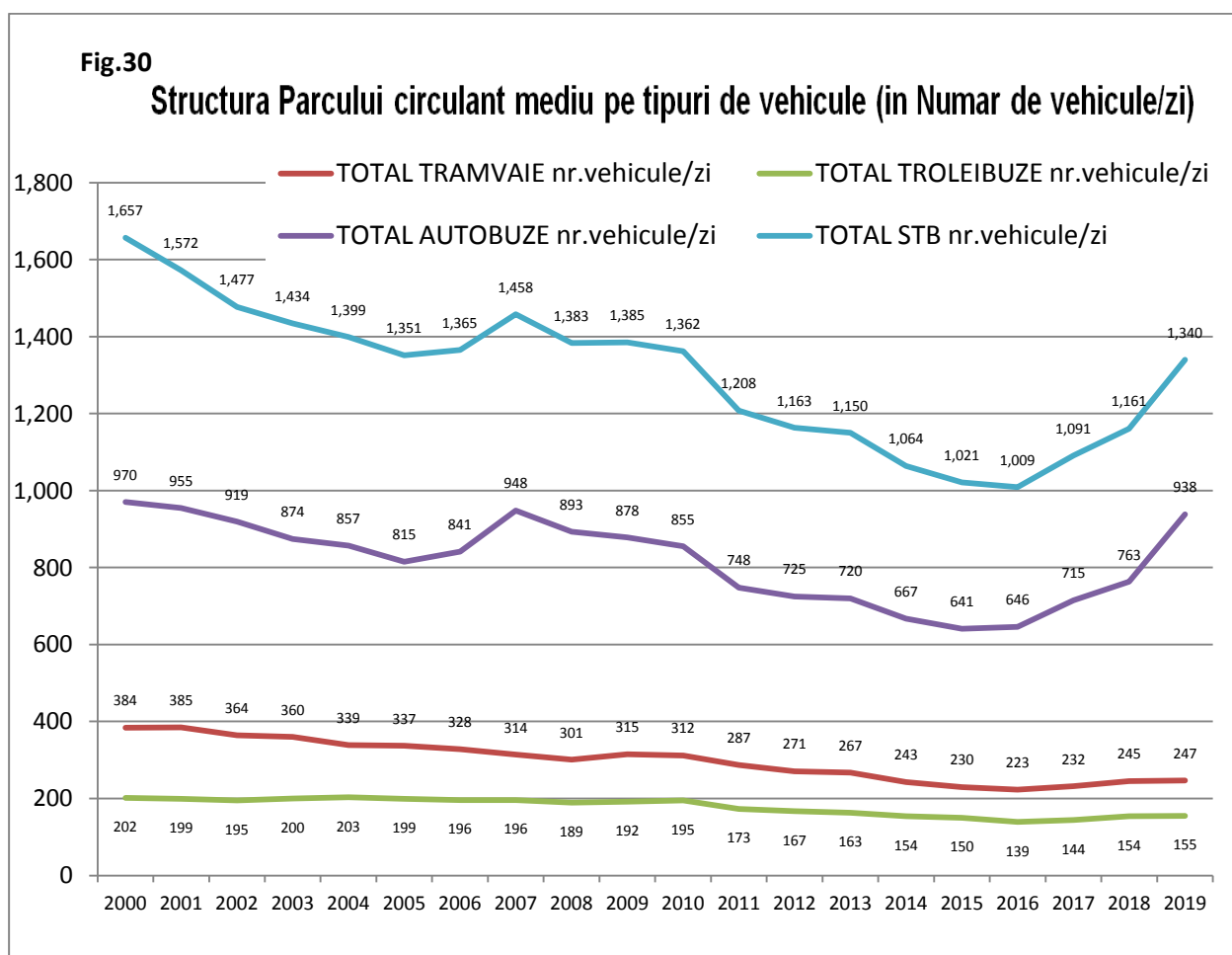
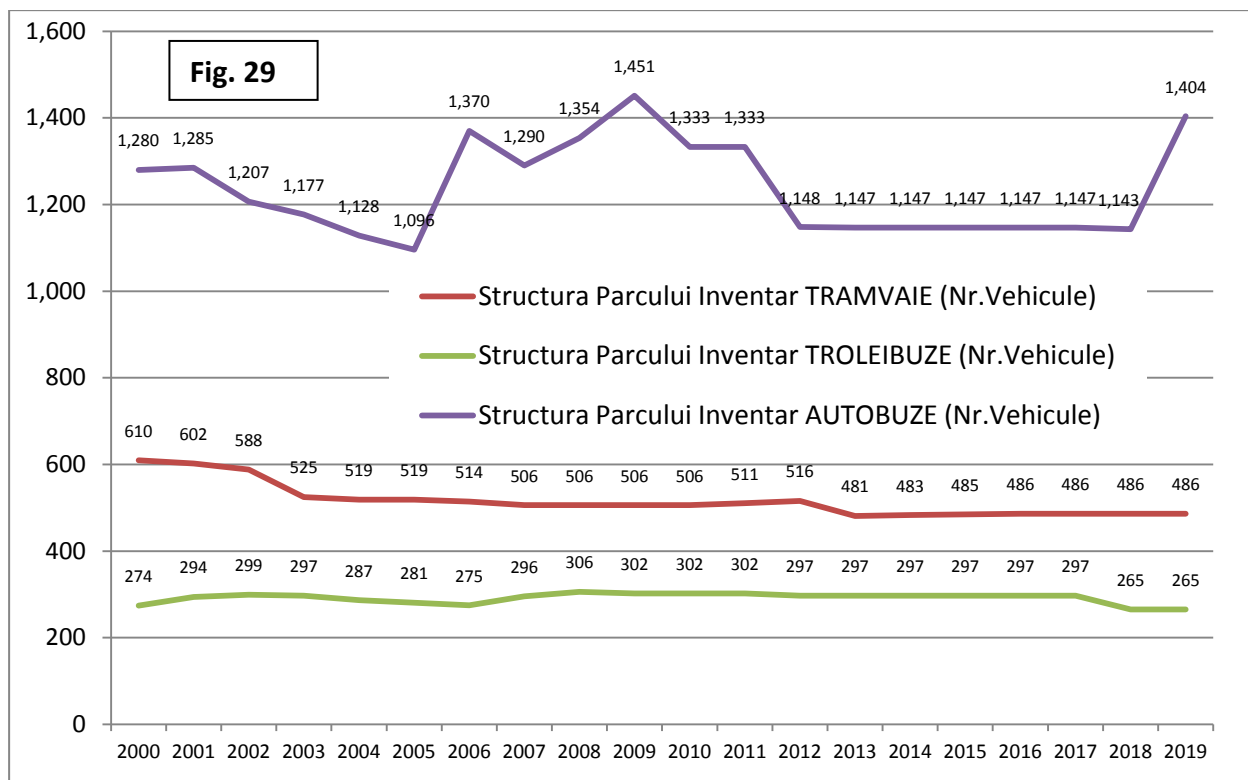
### Numărul angajaților operatorilor de transport

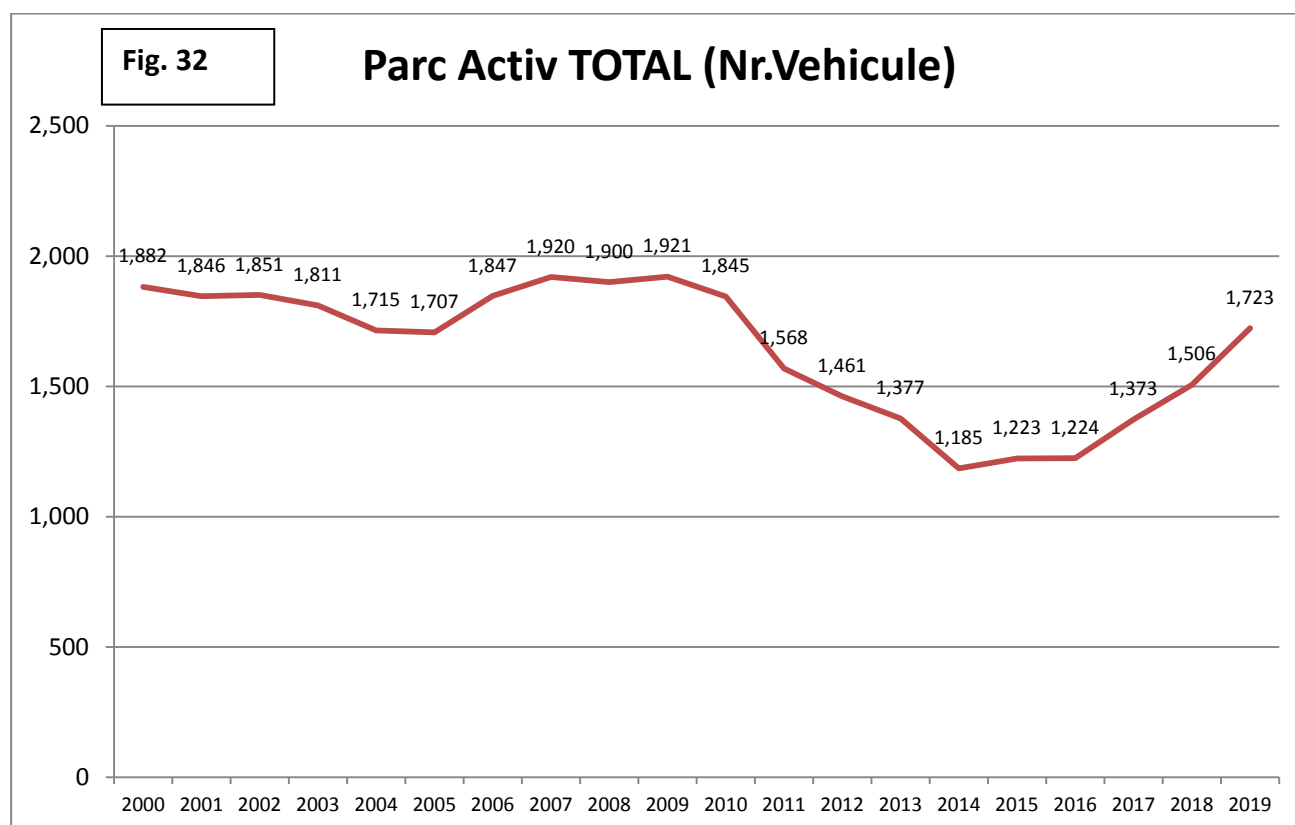
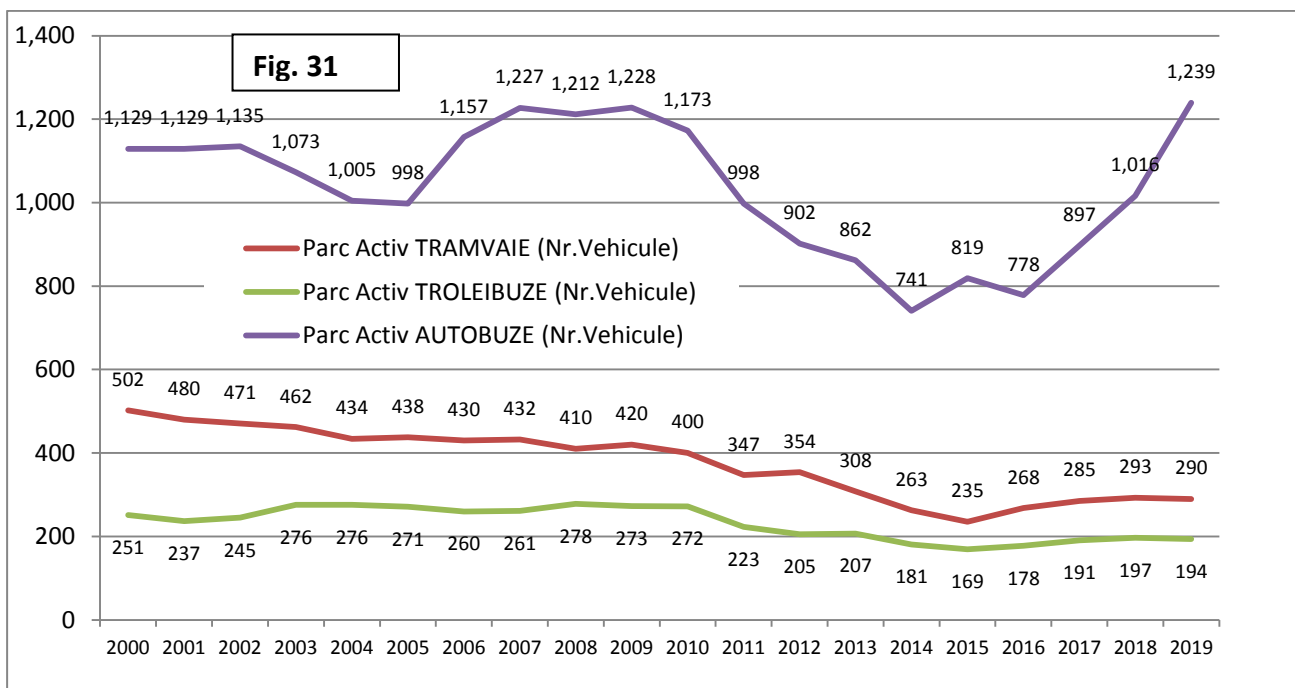
După cum se observă în Fig. 28, numărul angajaților operatorilor de transport raportați la 1000 de locuitori se situează foarte aproape de media europeană.

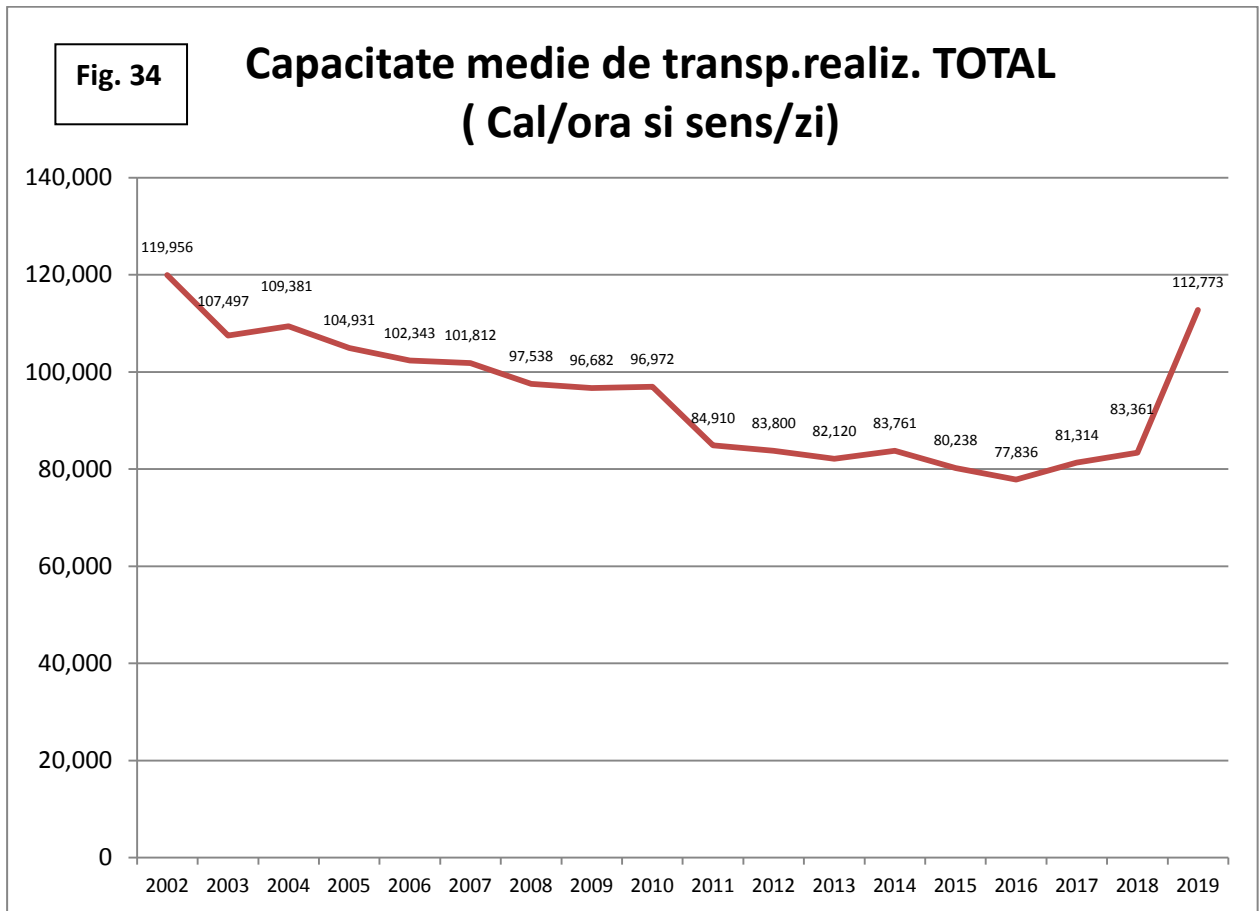
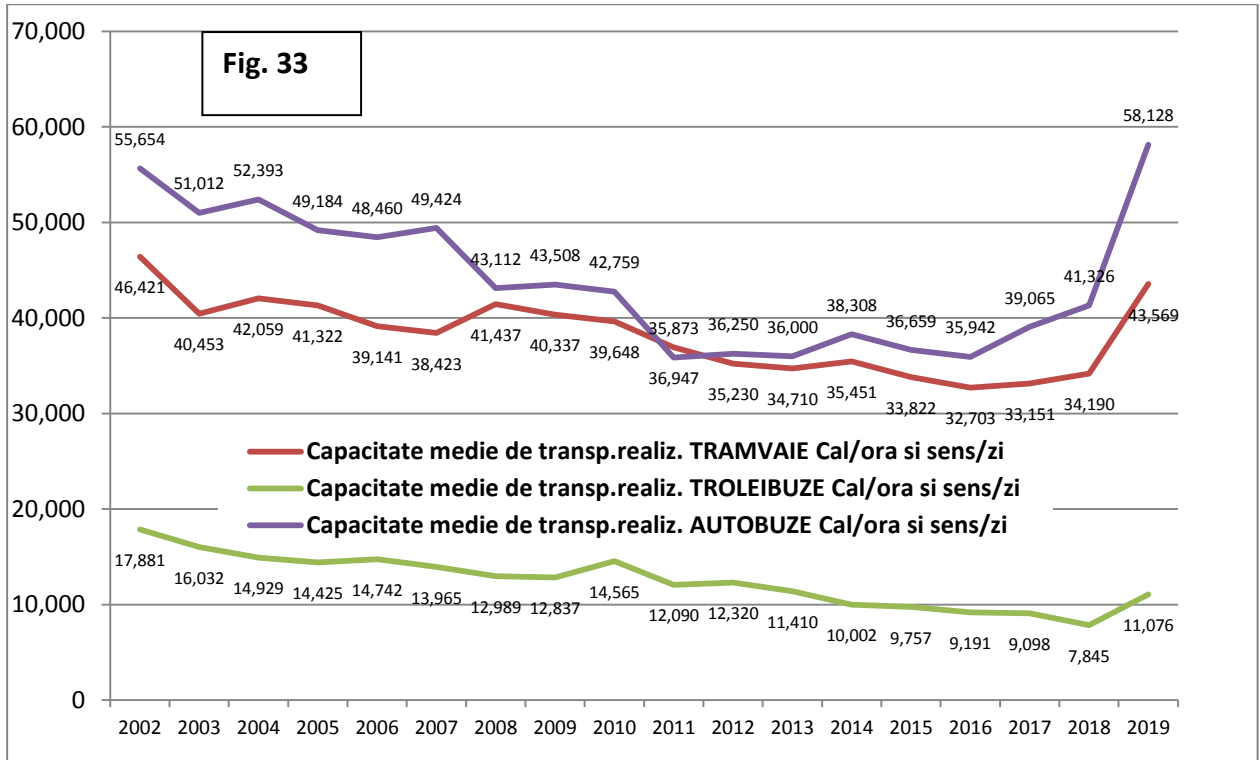


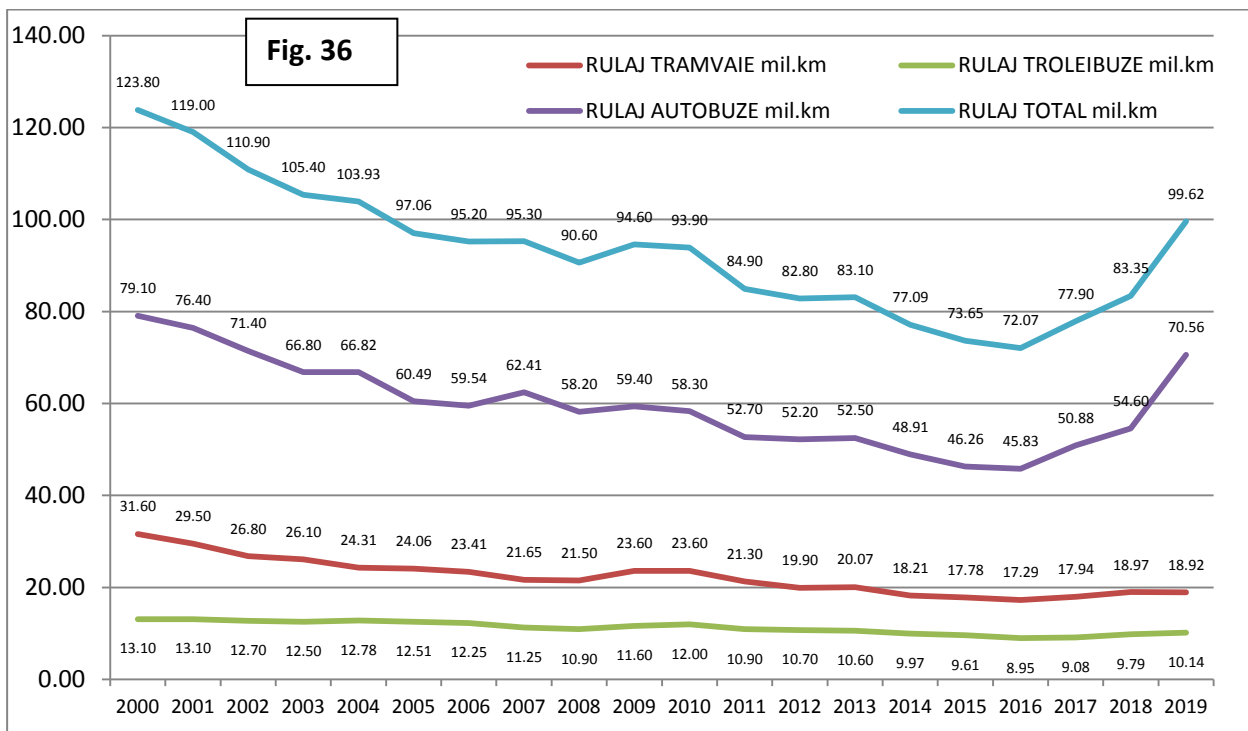
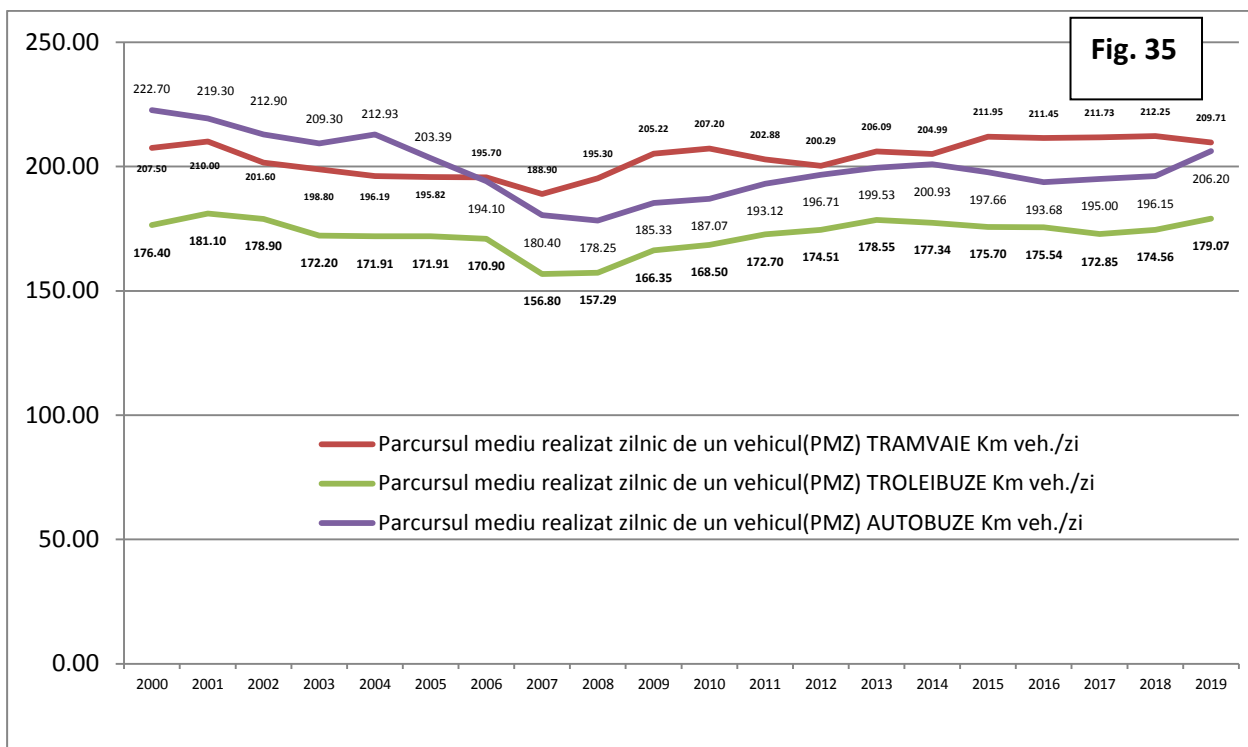
### 3. EVOLUTIA PRINCIPALILOR INDICATORI DE PERFORMANTA AI STB SA / RATB

(Sursa: Date statistice STB SA)

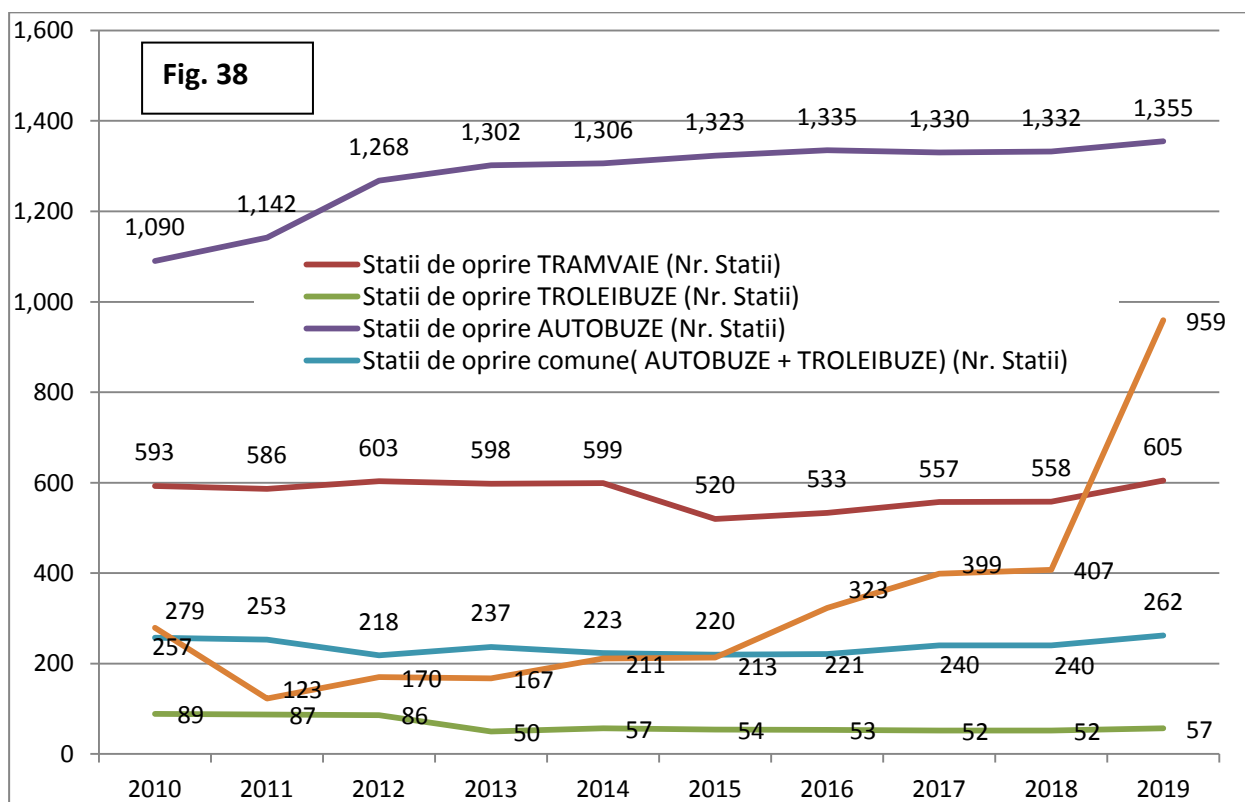
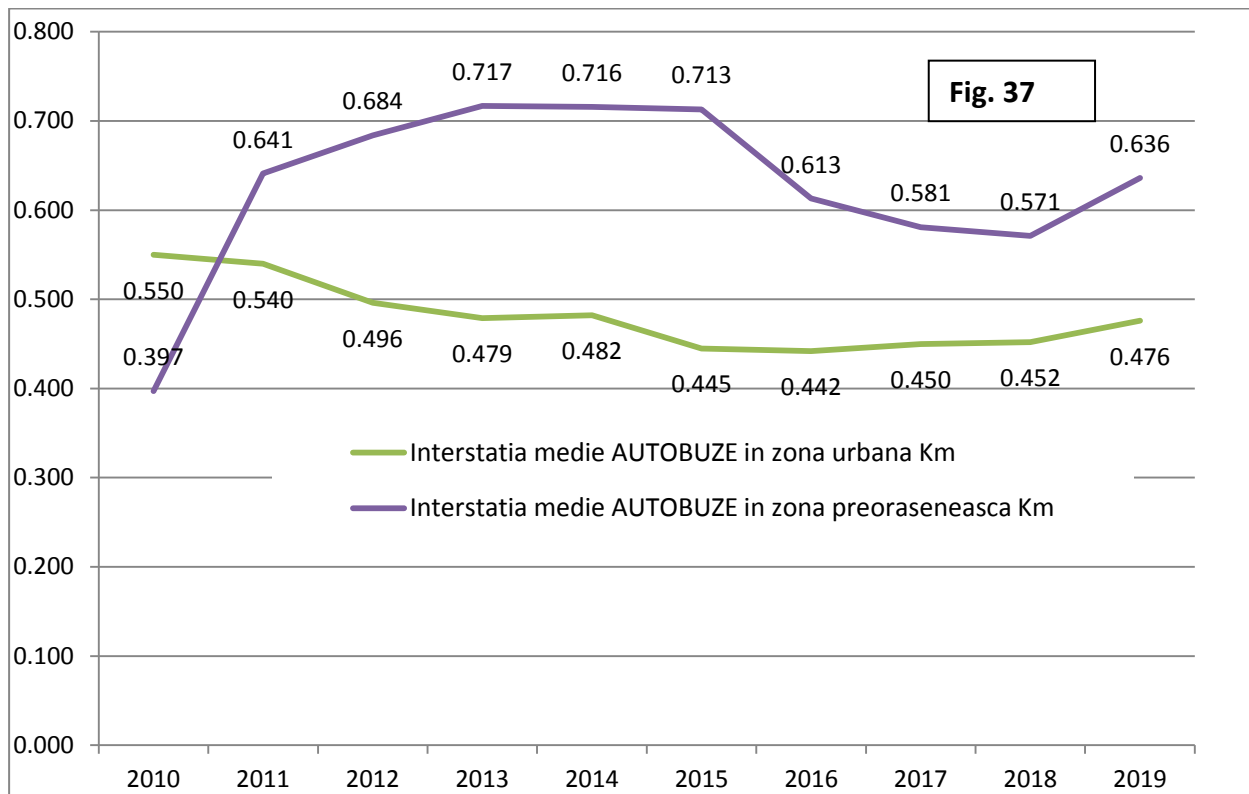


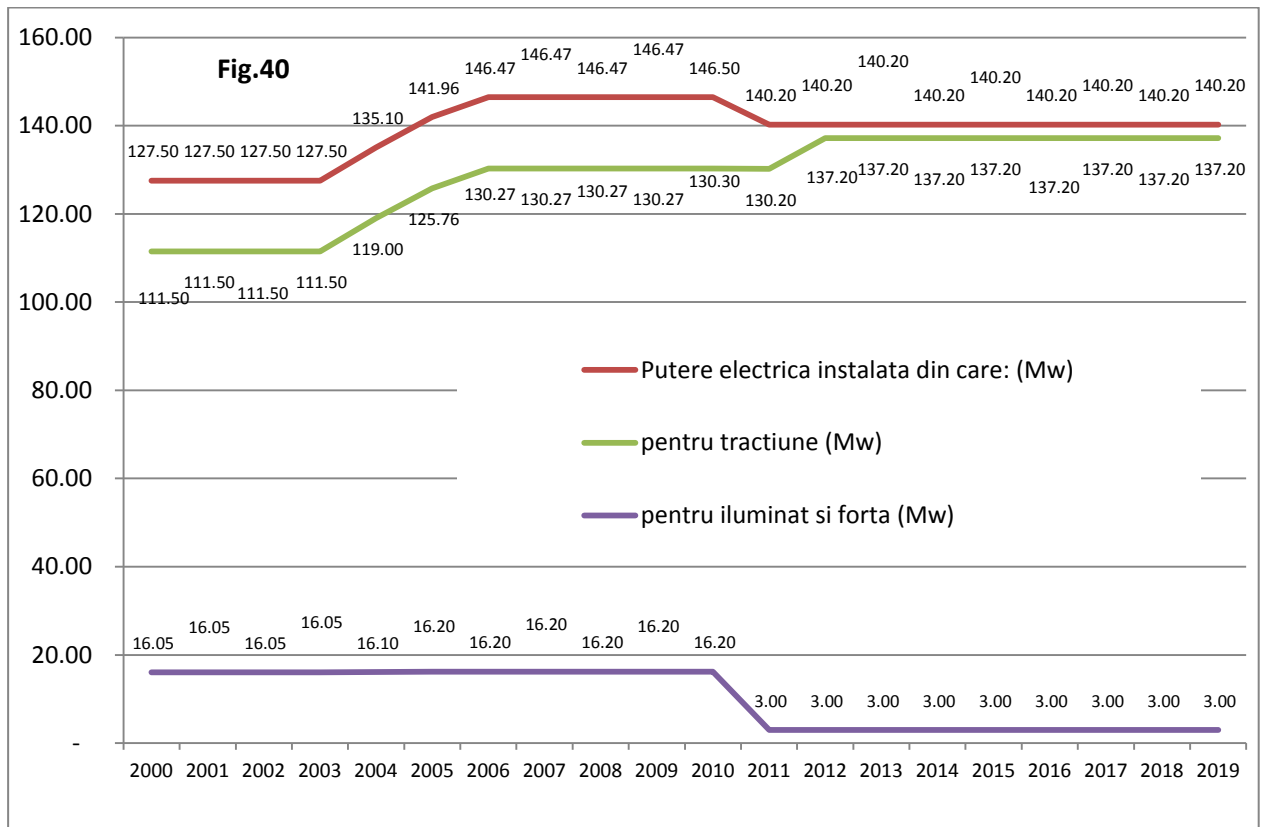
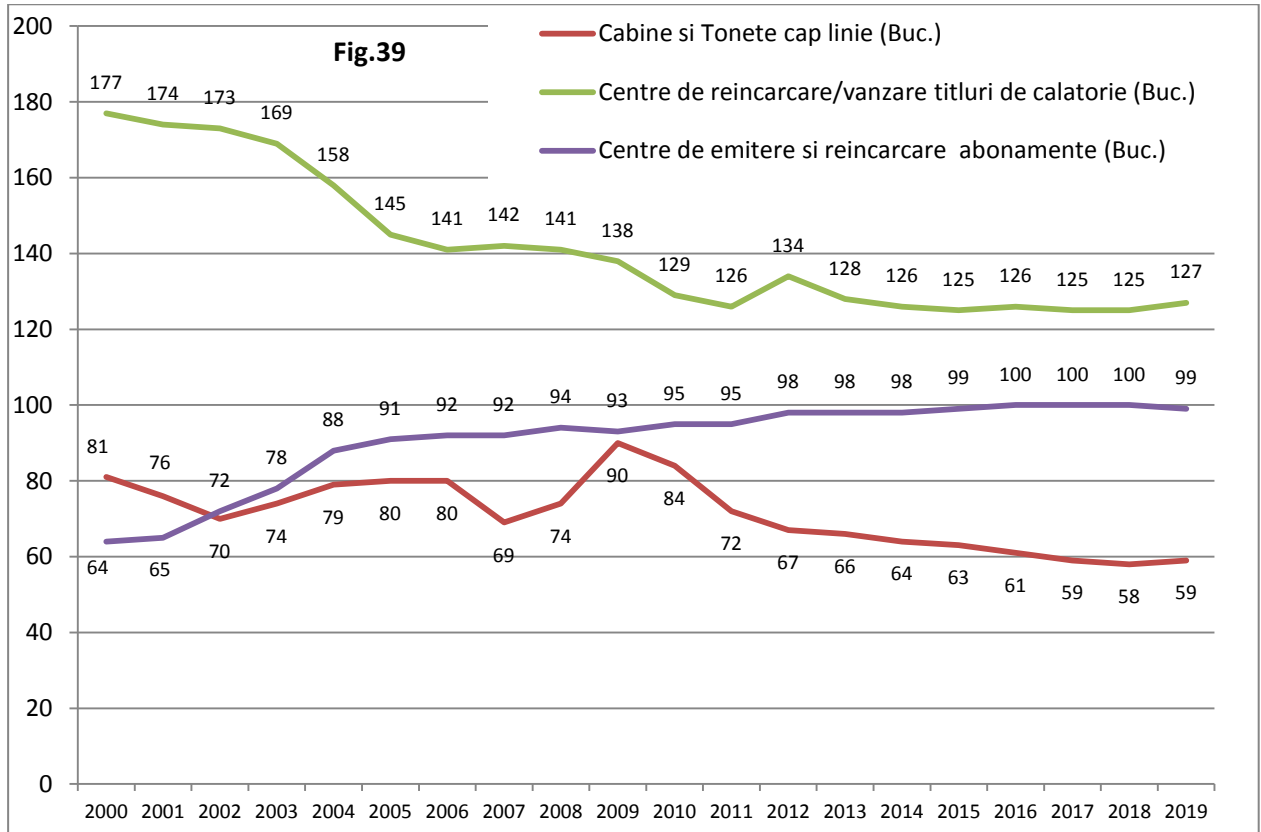


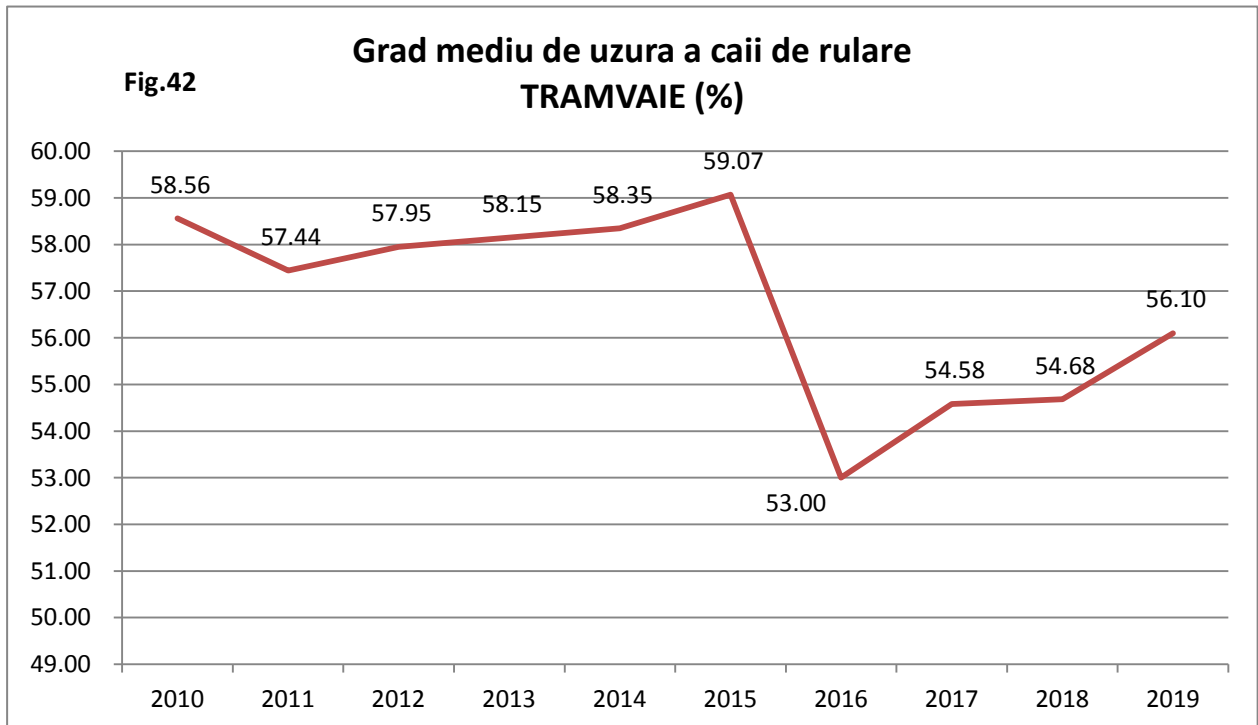
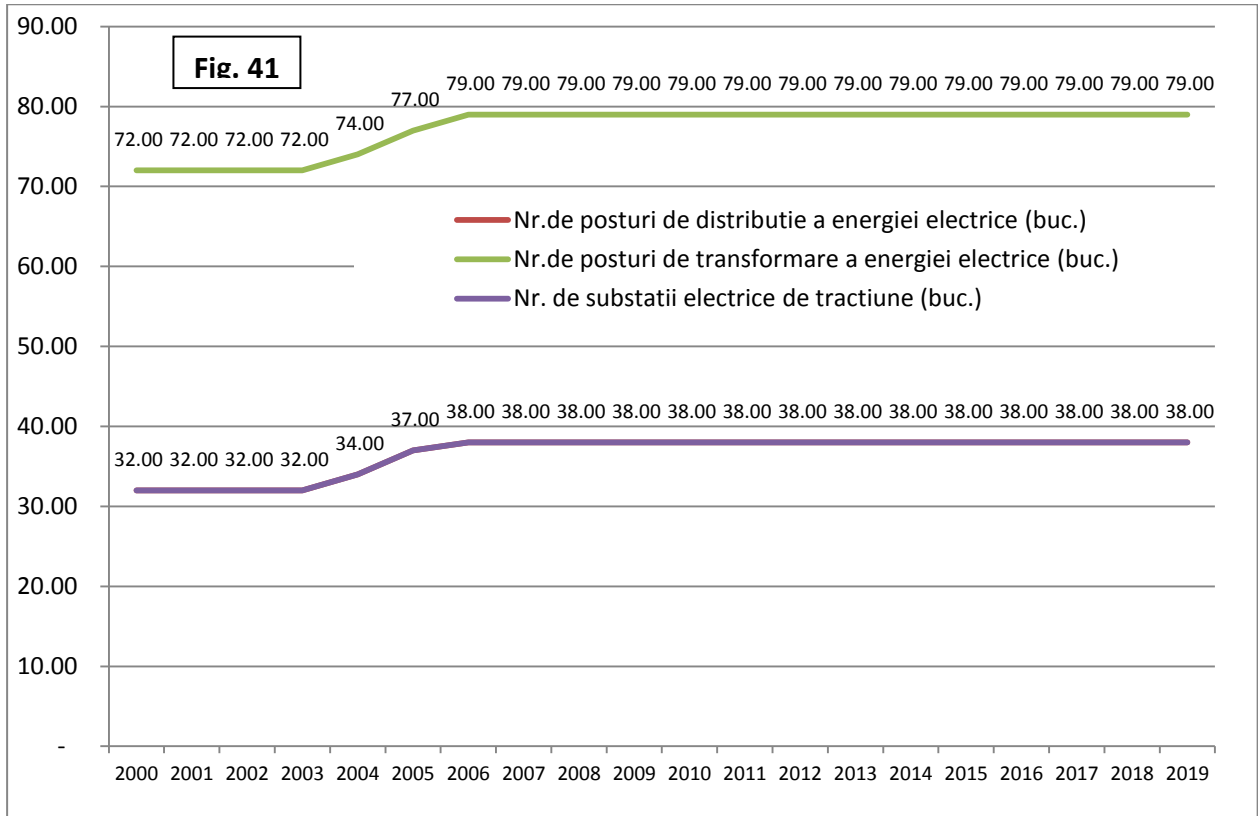


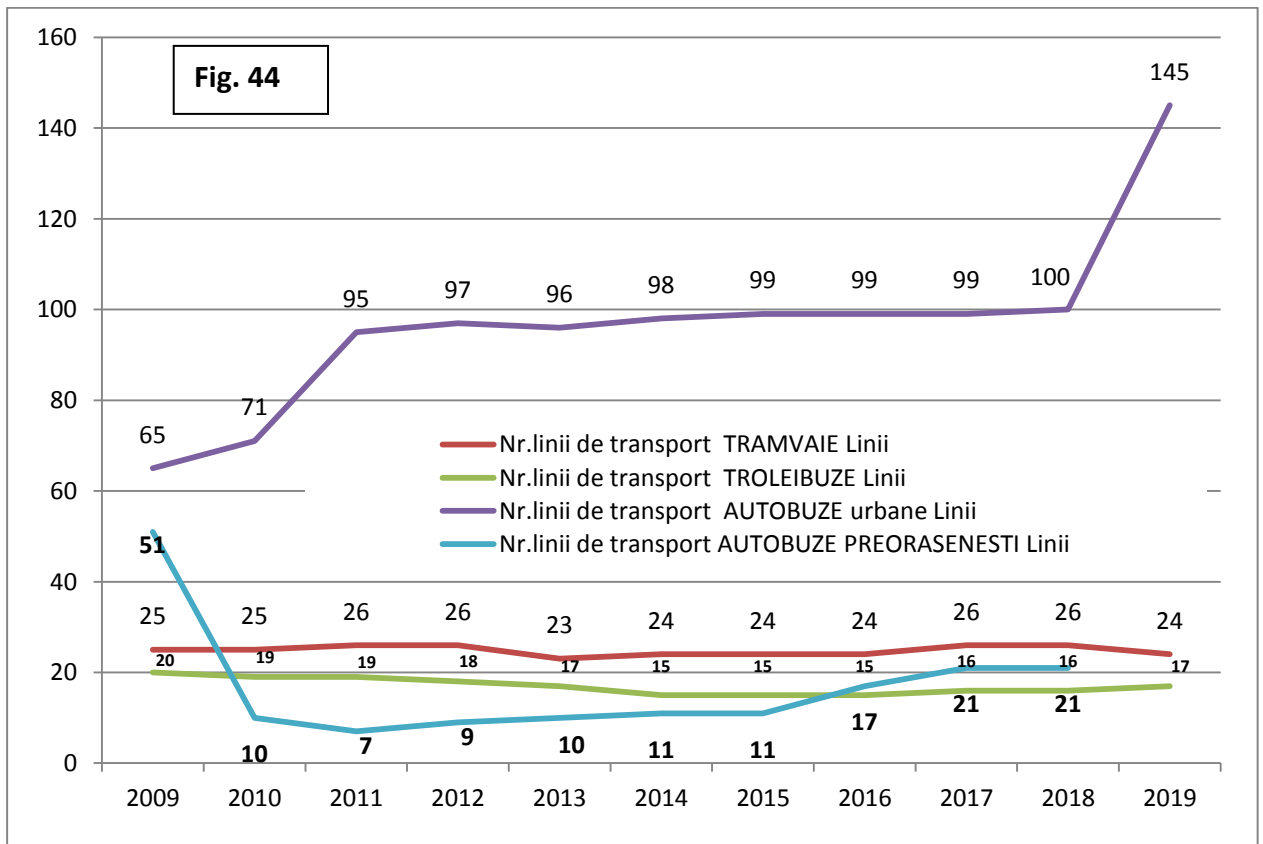
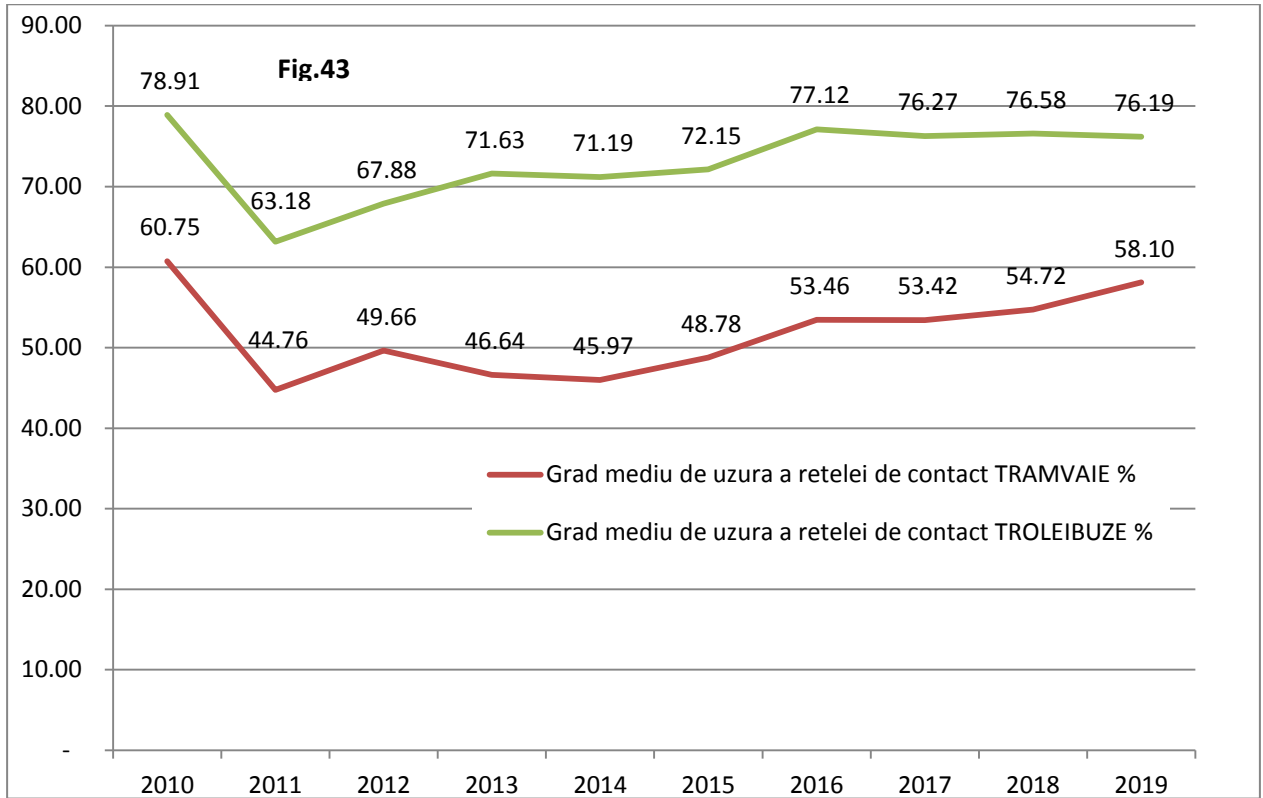


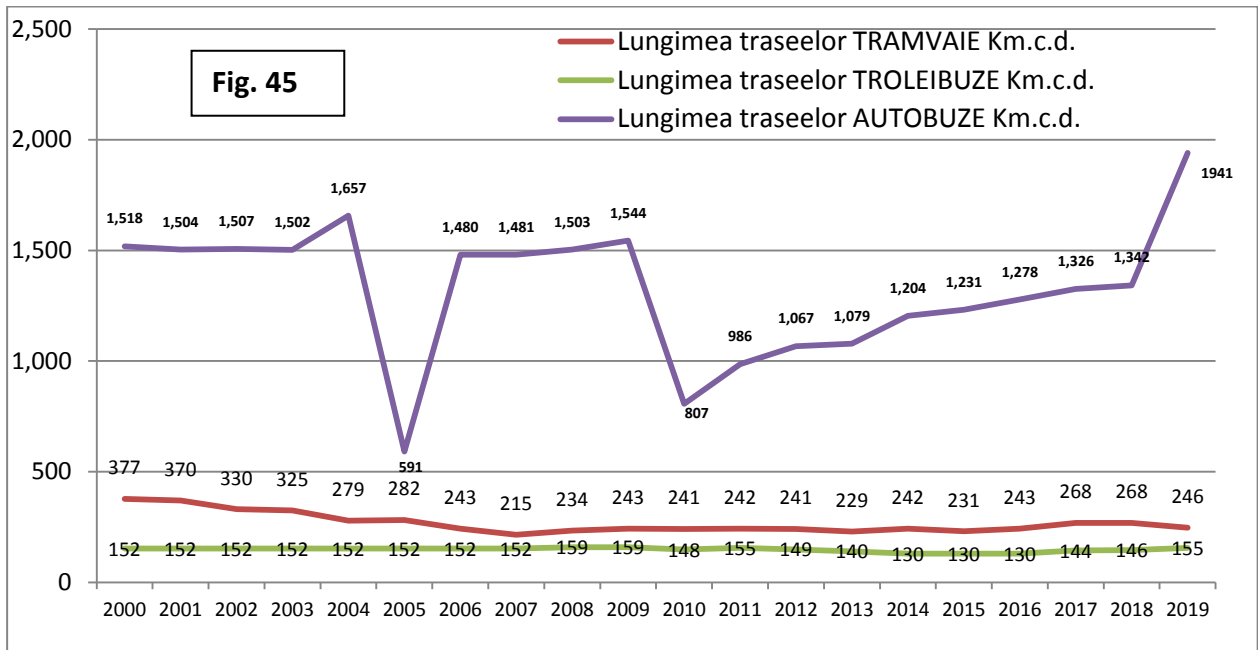




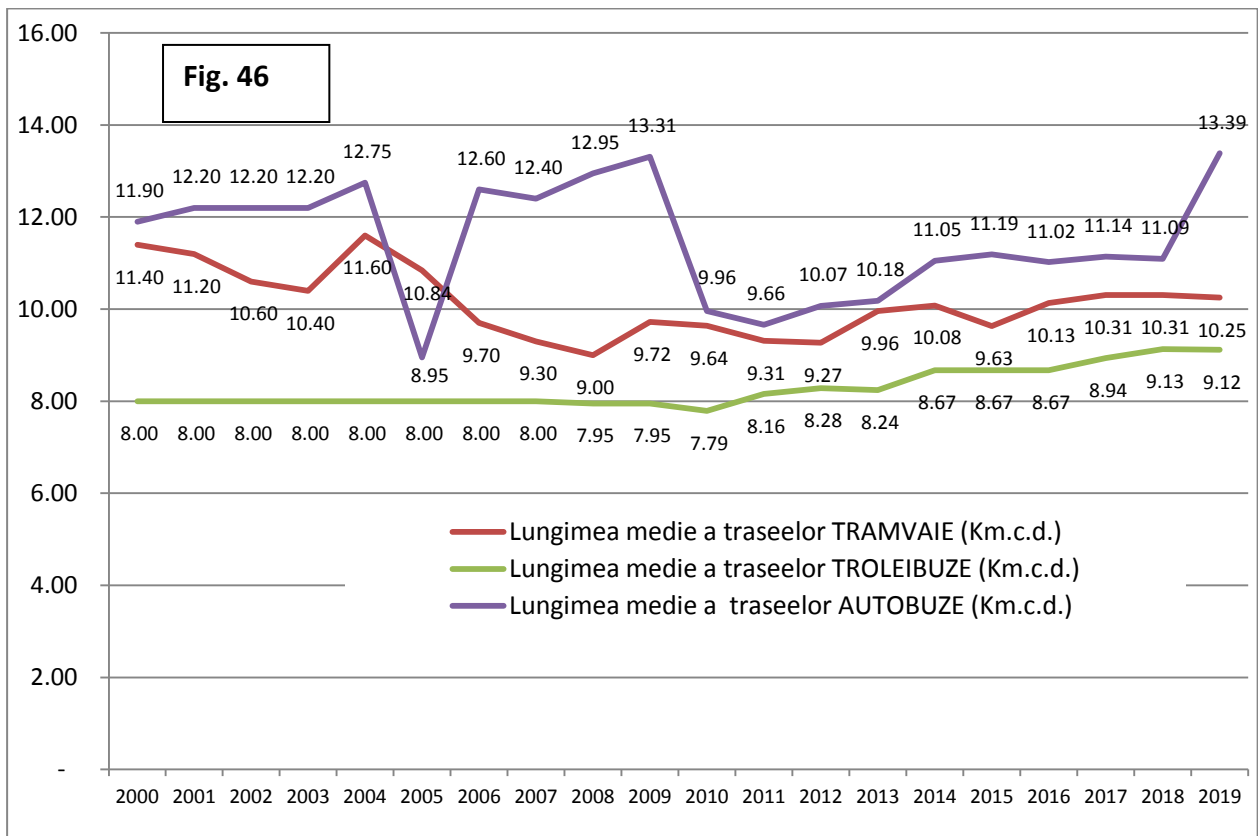


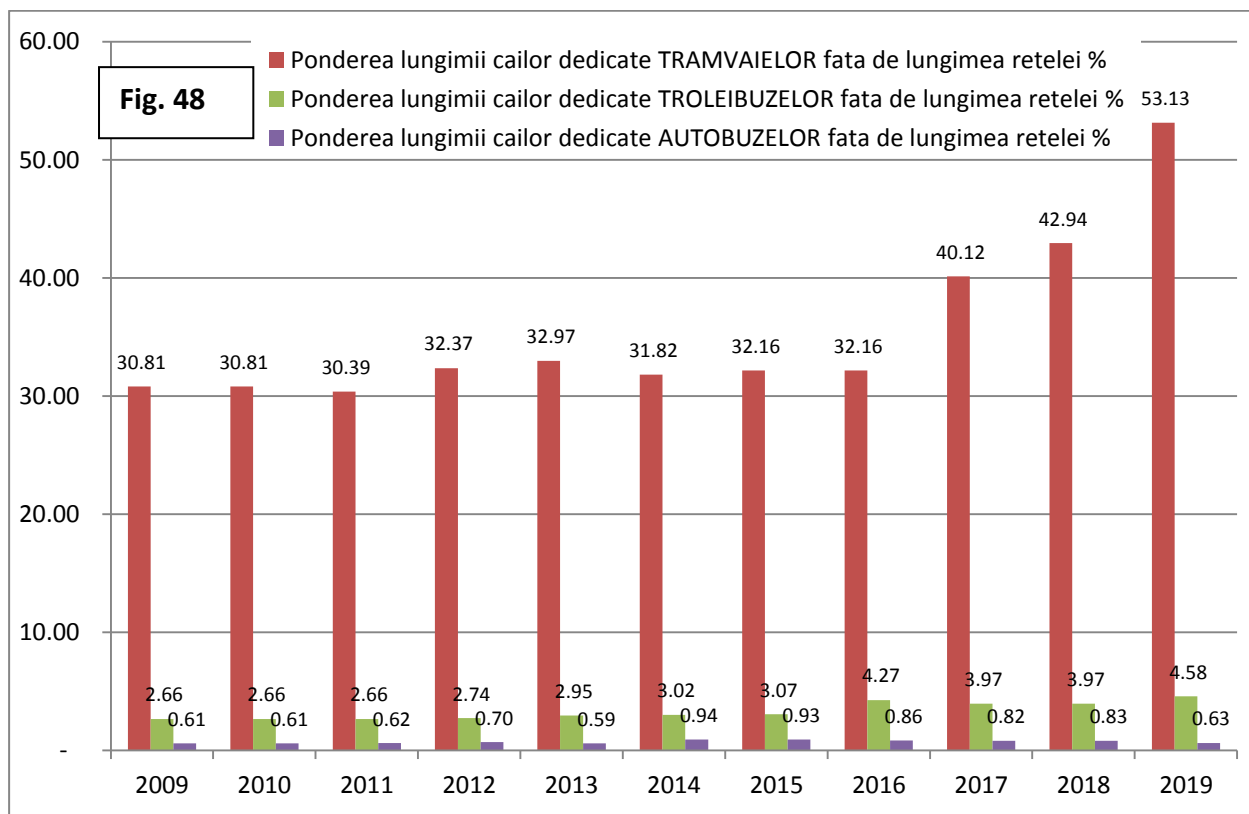
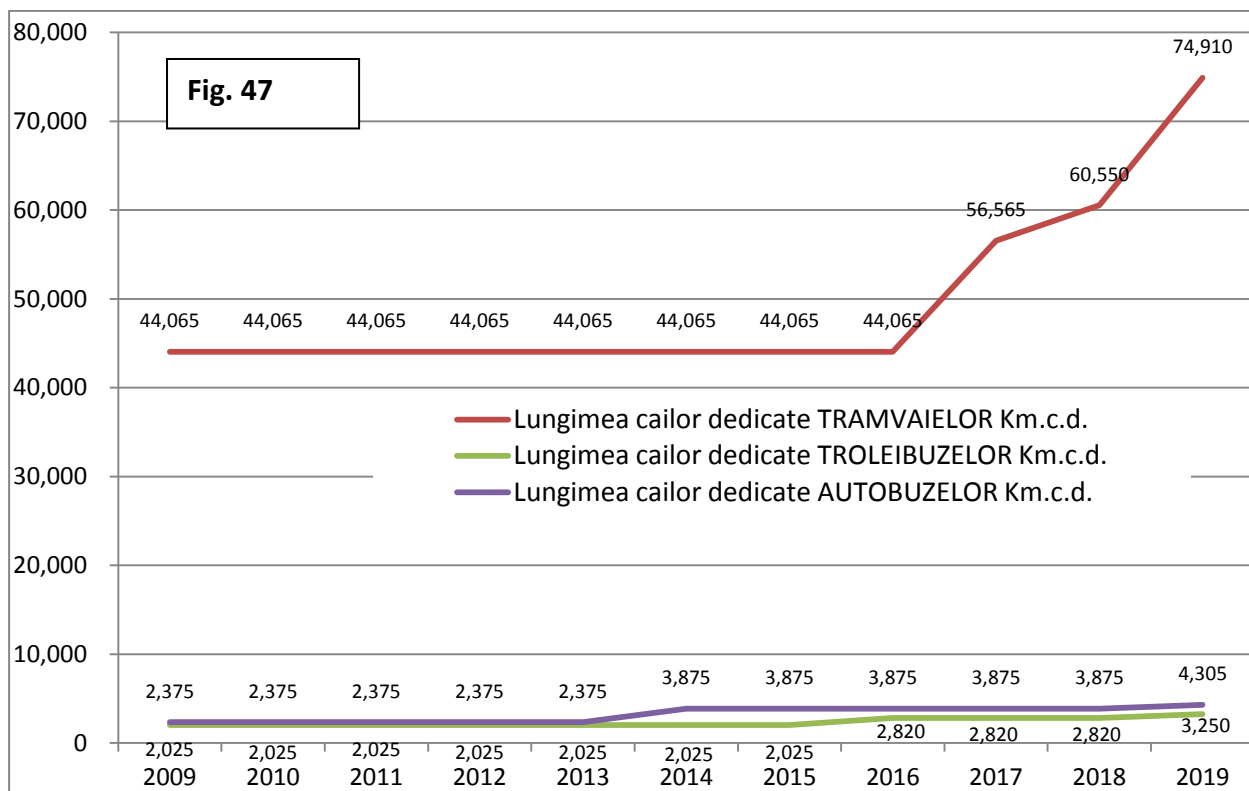


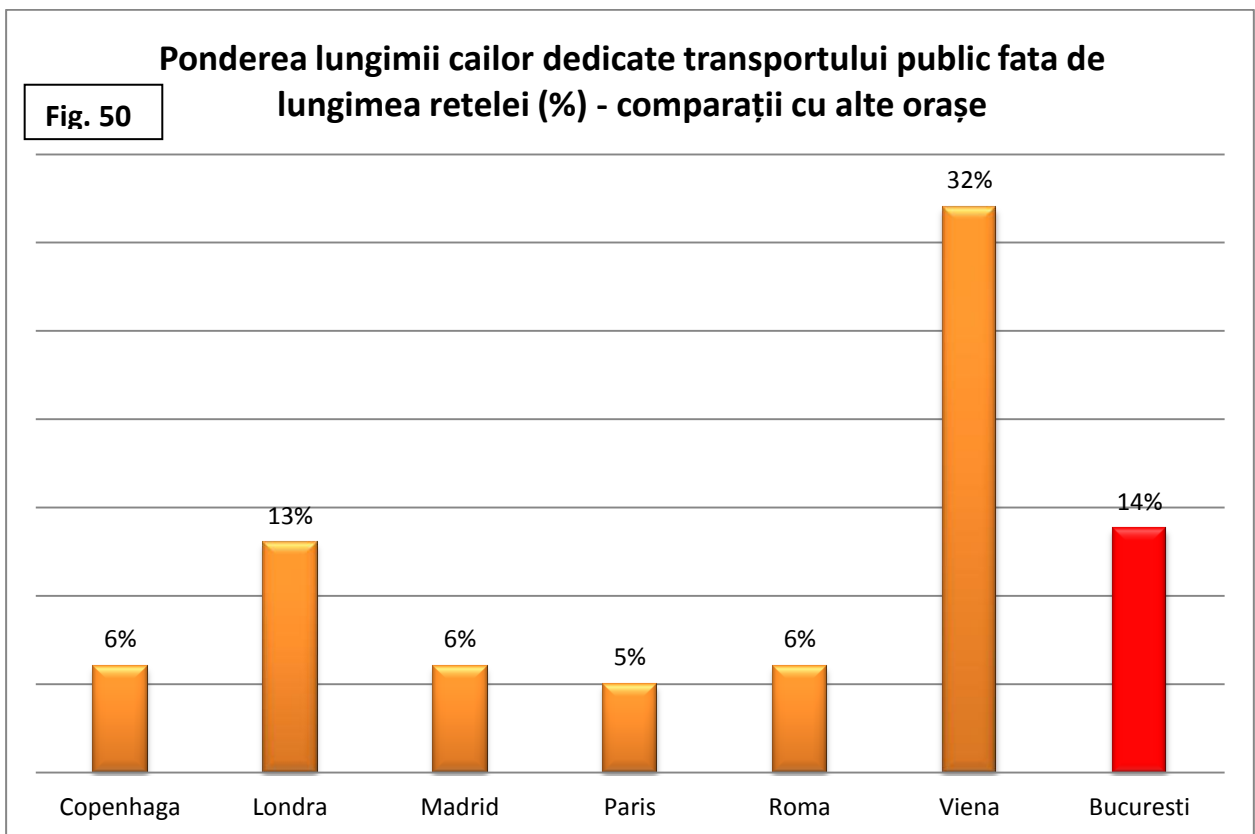
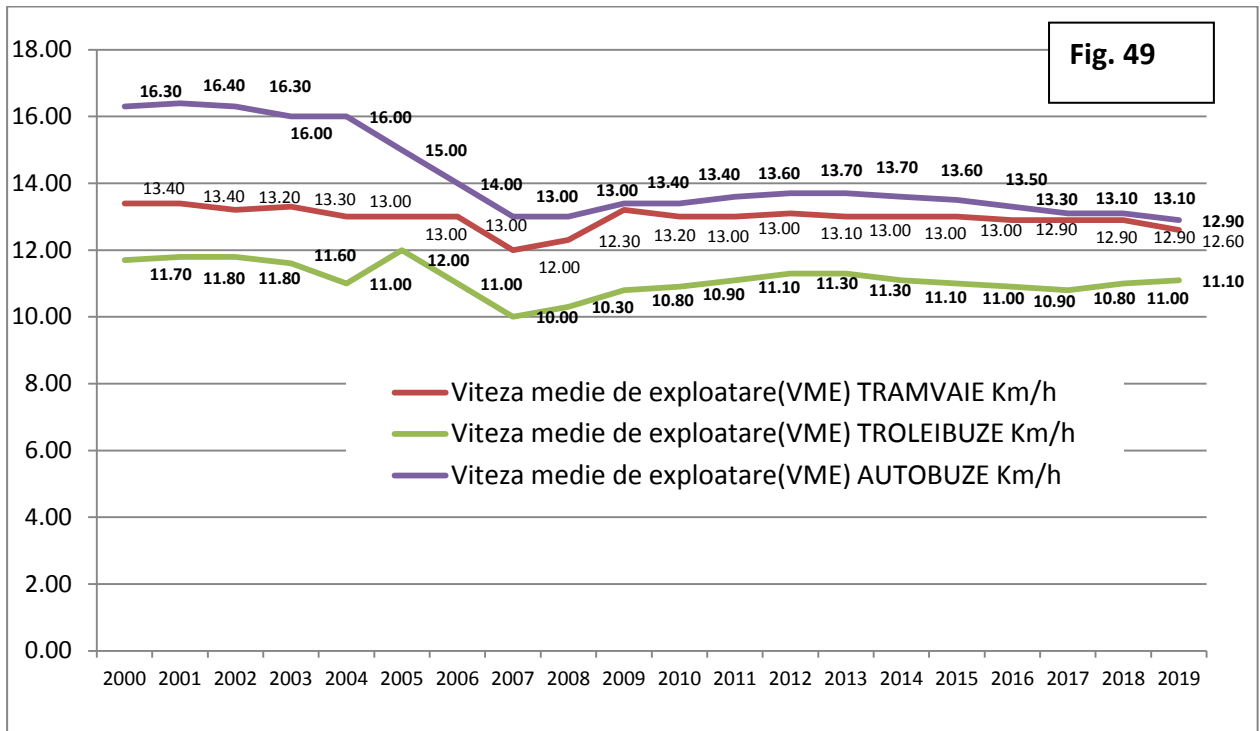


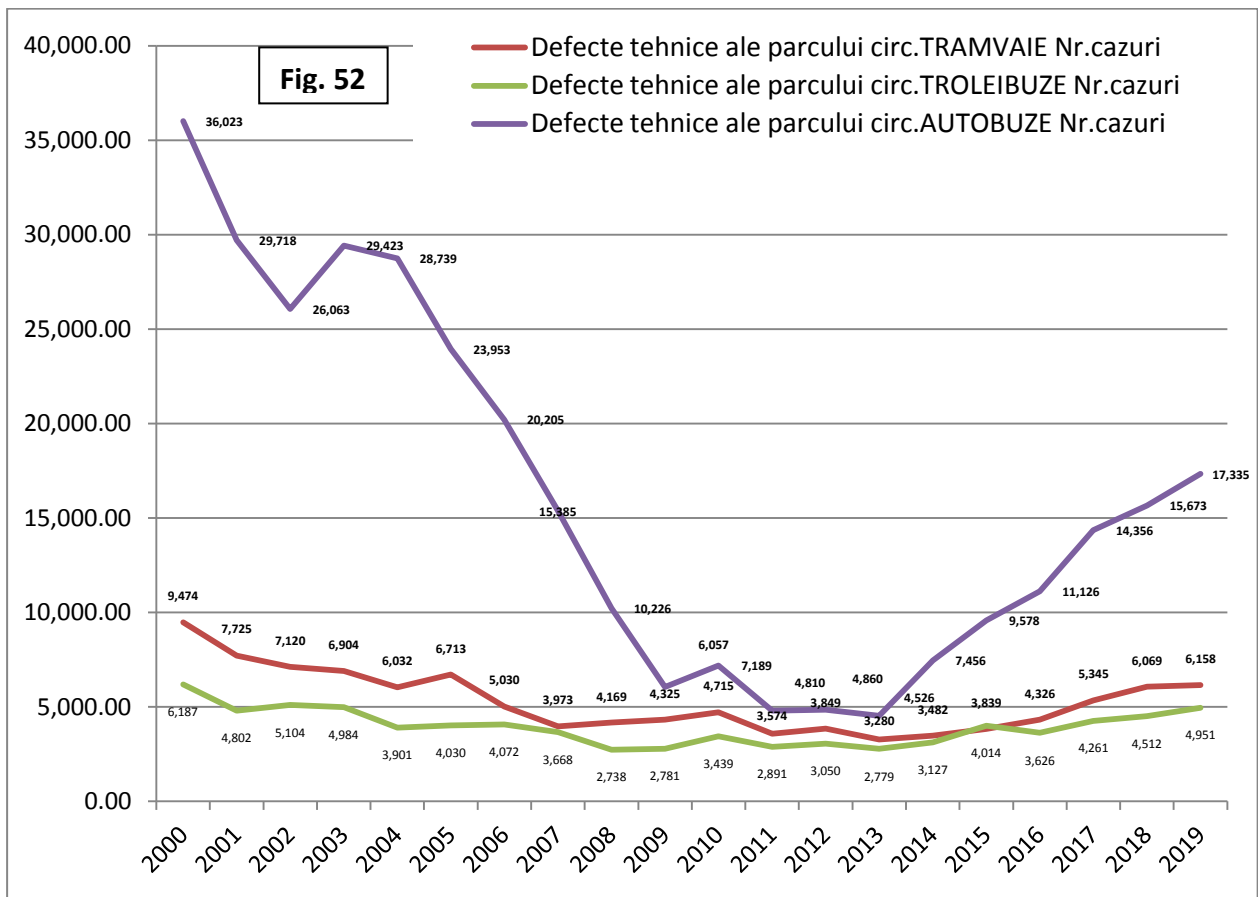
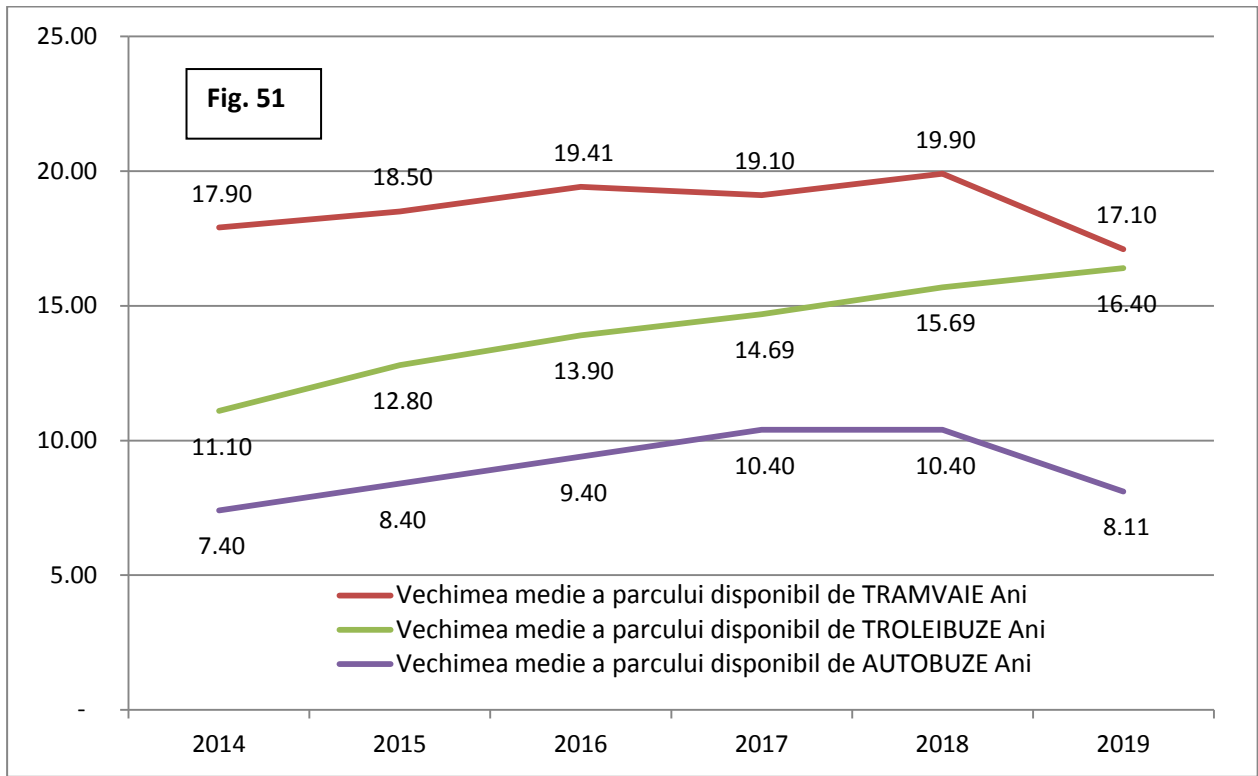


Din cauza liniilor preorășenești care au fost temporar desființate, s-a înregistrat o scădere a lungimii traseelor de autobuz.

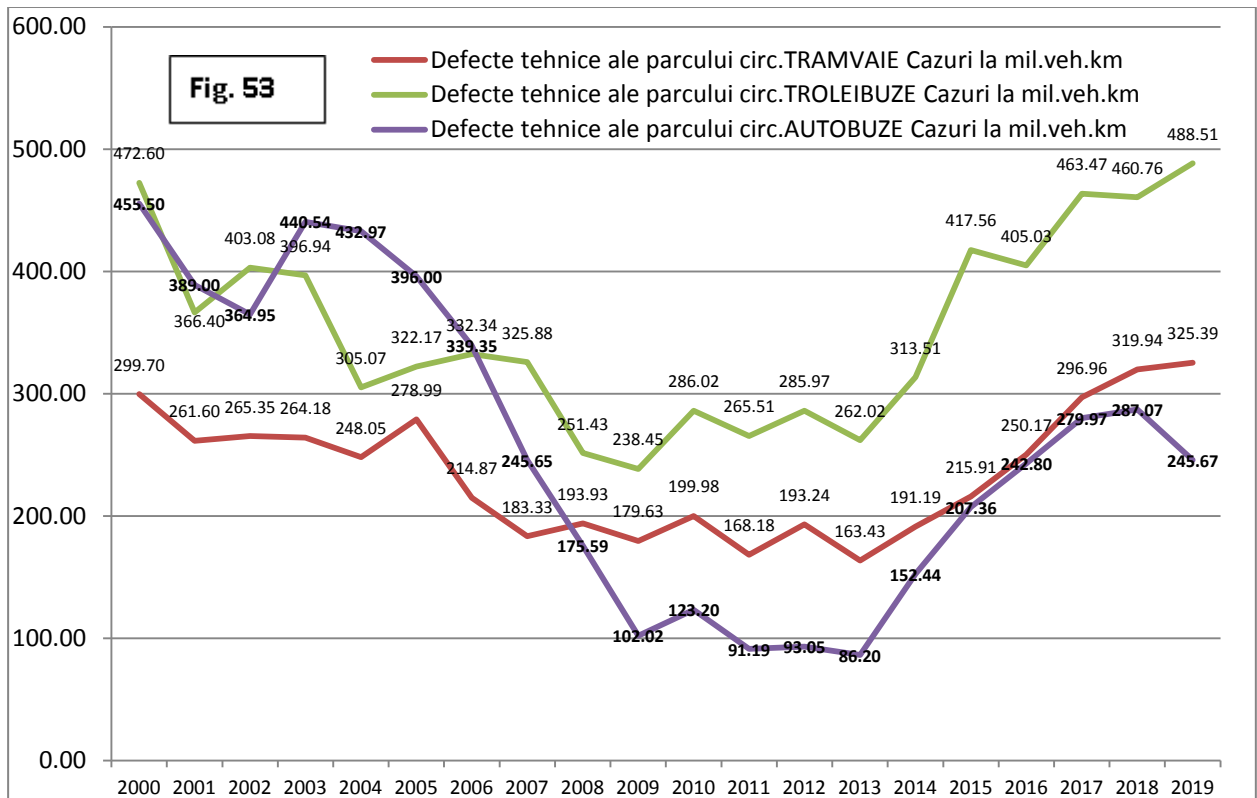






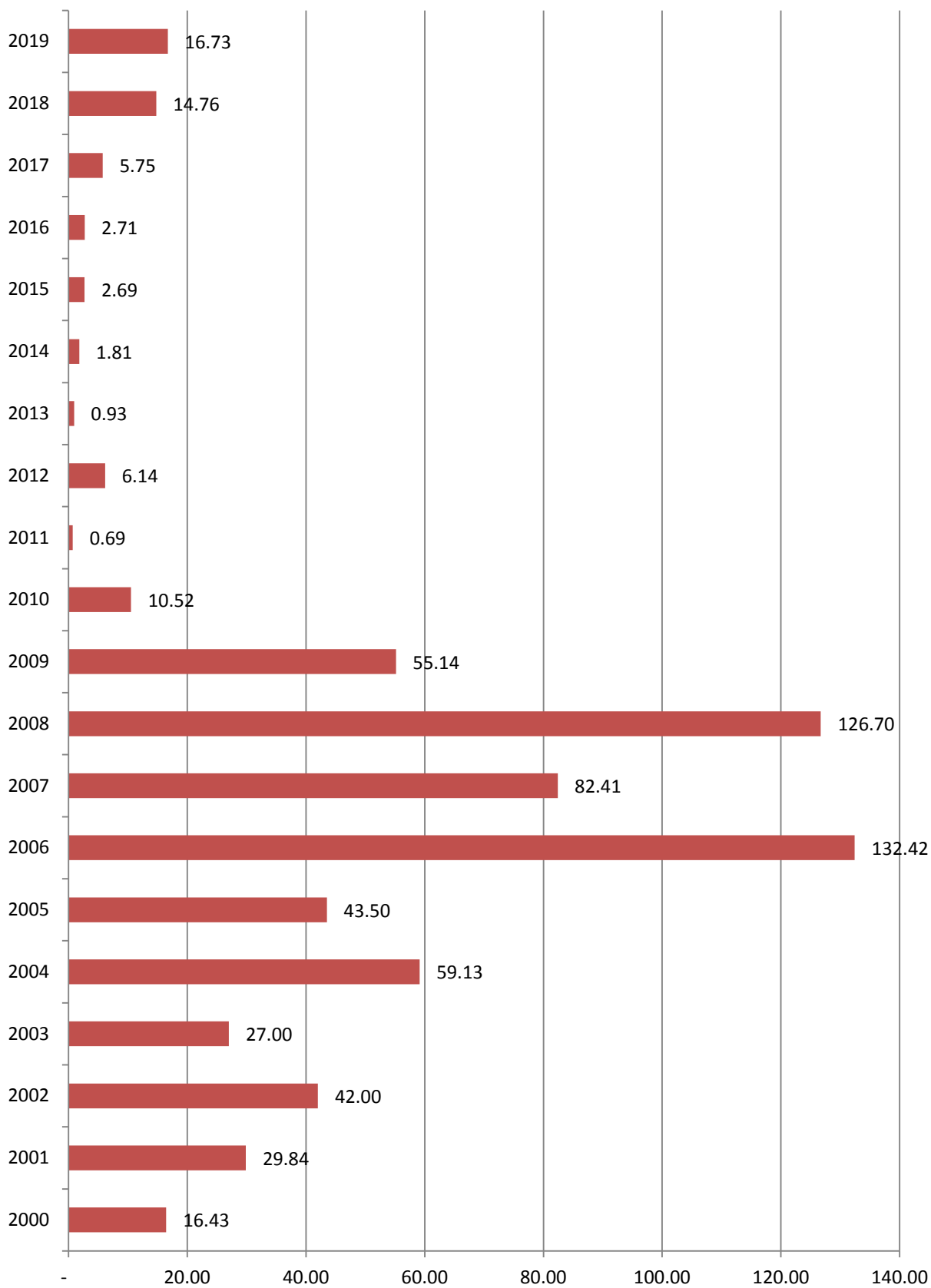


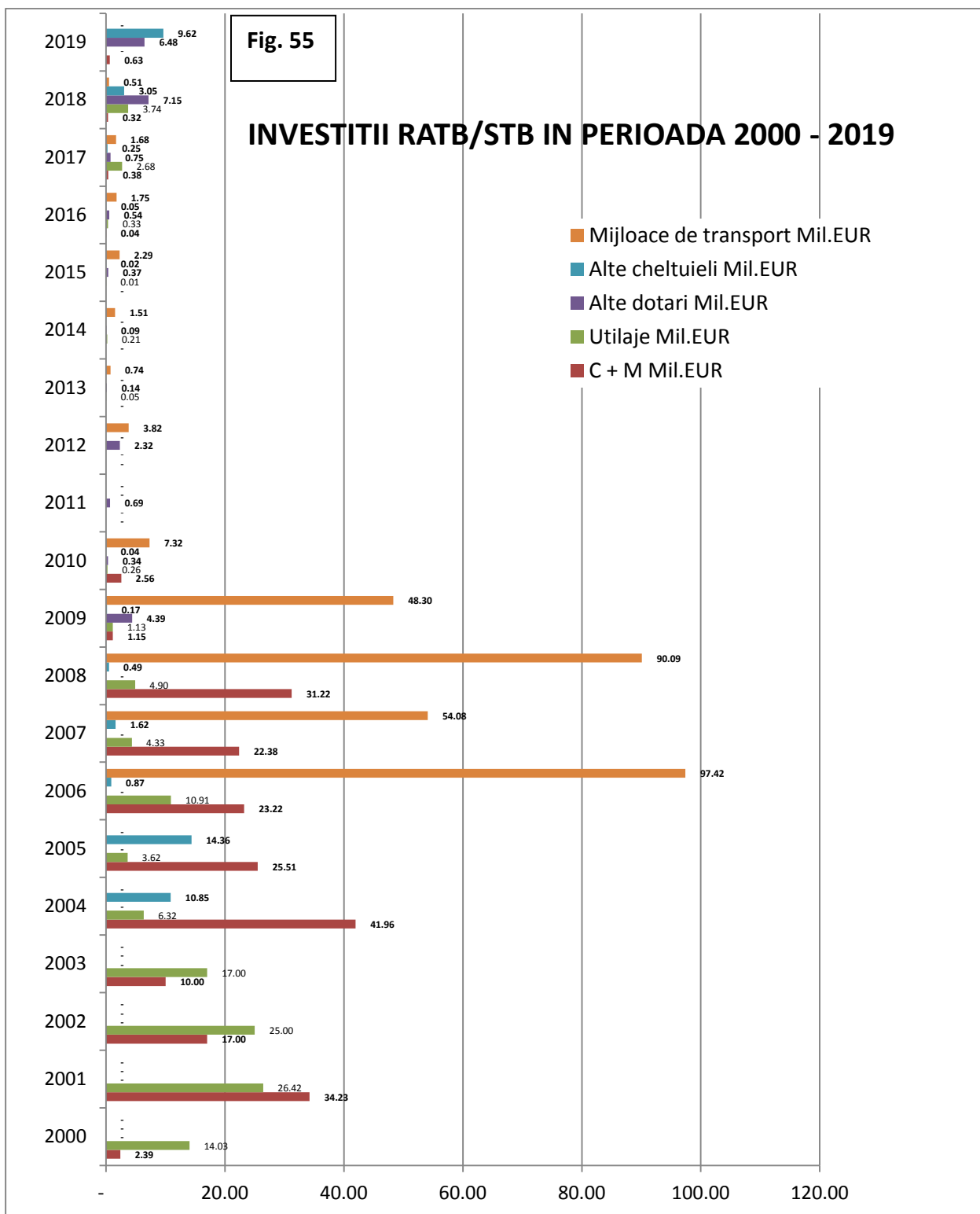


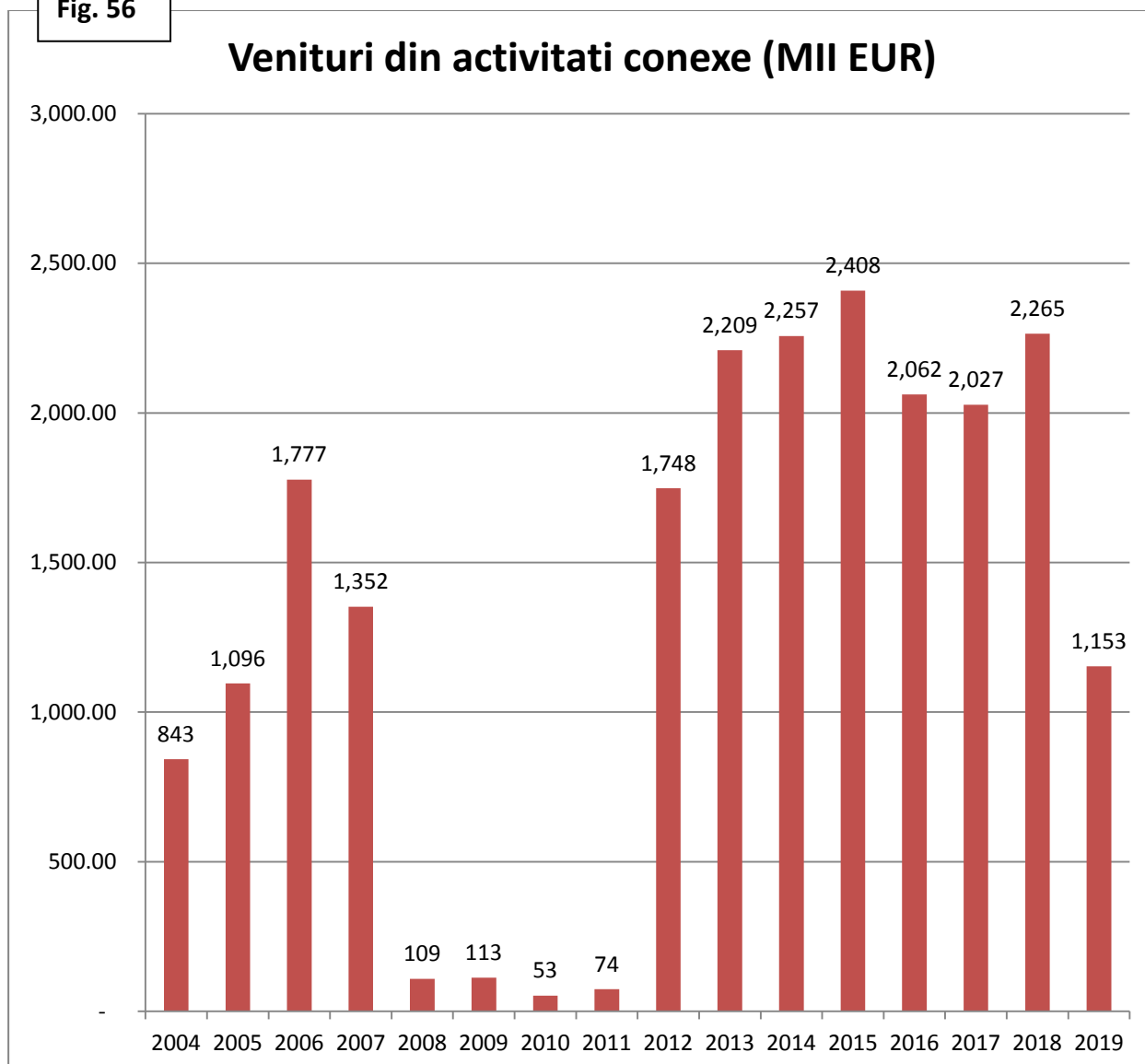


**Fig.54**

**TOTAL INVESTITII (MIL.EUR)**

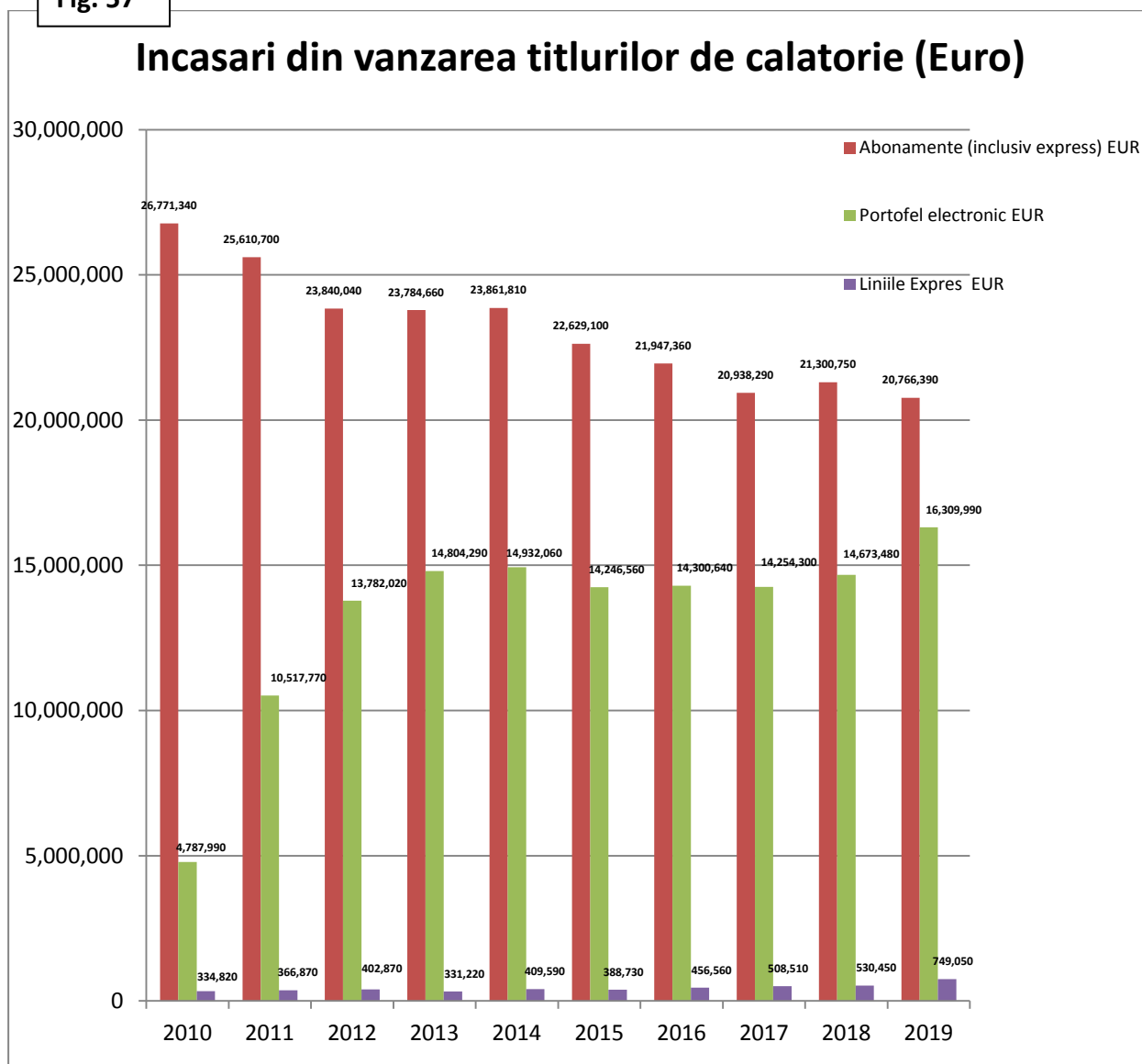




**Fig. 56**

Venituri din Publicitate, Inchirieri vehicule, Cercetare stiintifica, Servicii medicale prestate catre terti, Reparatii autovehicule + ITP-uri clienti externi, Cursuri obtinere "Permis de conducere" etc.

Fig. 57



În prezent există un număr considerabil de gratuități de care beneficiază locuitorii Municipiului București și nu numai. Se prezintă în continuare un tabel cu evoluția gratuităților oferite de RATB/STB, pe lângă cele ale pensionarilor, care reprezintă peste 25% din locuitorii Municipiului București. Trebuie subliniat că deși în Tabelul nr. 2 se arată o scădere a numărului beneficiarilor de gratuități, în realitate numărul total al acestora este în continuă creștere.

Tabelul 2 – Beneficiari gratuități

BENEFICIARI	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Legea 44/1994 - Veterani de război	11989	15359	13189	12567	12538	10233	8906	375	69
D.L. 118/1990 - Deținuți politici	38	87	146	170	216	243	258	54	156
D.L. 189/2000 - Deportați pe motive etnice	38	166	201	209	240	264	274	54	187
Legea 341/2004 - Revoluționari	2741	3576	3801	3972	4161	4262	4327	1772	2341
Legea 448/2006 - București Persoane cu handicap	15209	14545	13819	13550	13894	13884	13856	14052	15799
Legea 448/2006 - București Persoane cu handicap Ilfov	1861	2258	2429	2750	2981	3108	3345	3522	3714
HCGMB nr. 33/2011	-	4255	4212	4176	4161	5153	5219	6646	6917
Total GRATUITATI	31876	40246	37797	37394	38191	37147	36185	26475	29183

**In Tabelul 2 nu au fost specificate gratuitatile acordate pensionarilor cu domiciliul in Bucuresti si reducerile acordate elevilor, studentilor si donatorilor.** In Bucuresti, conform datelor publicate de INS, conform extraselor prezentate in Tabelul 3, exista peste 500.000 de pensionari care beneficiaza de transport gratuit in temeiul HCGMB nr.139/2006. In temeiul HCGMB nr.839/2018, incepand din luna februarie 2019 beneficiaza de gratuitate si insotitorii pensionarilor care au implinit 63 de ani in cazul femeilor si 65 de ani in cazul barbatilor. Intrucat pentru insotitori inca nu detinem suficiente informatii, nu putem prezenta inca un numar estimativ al acestora.

De asemenea, ADTPBI are in curs de relgumentare modul in care vor calatori pensionarii din Judetul Ilfov, in sa este foarte probabil ca si acestia să poată călători gratuit pe liniile regionale de domiciliu.

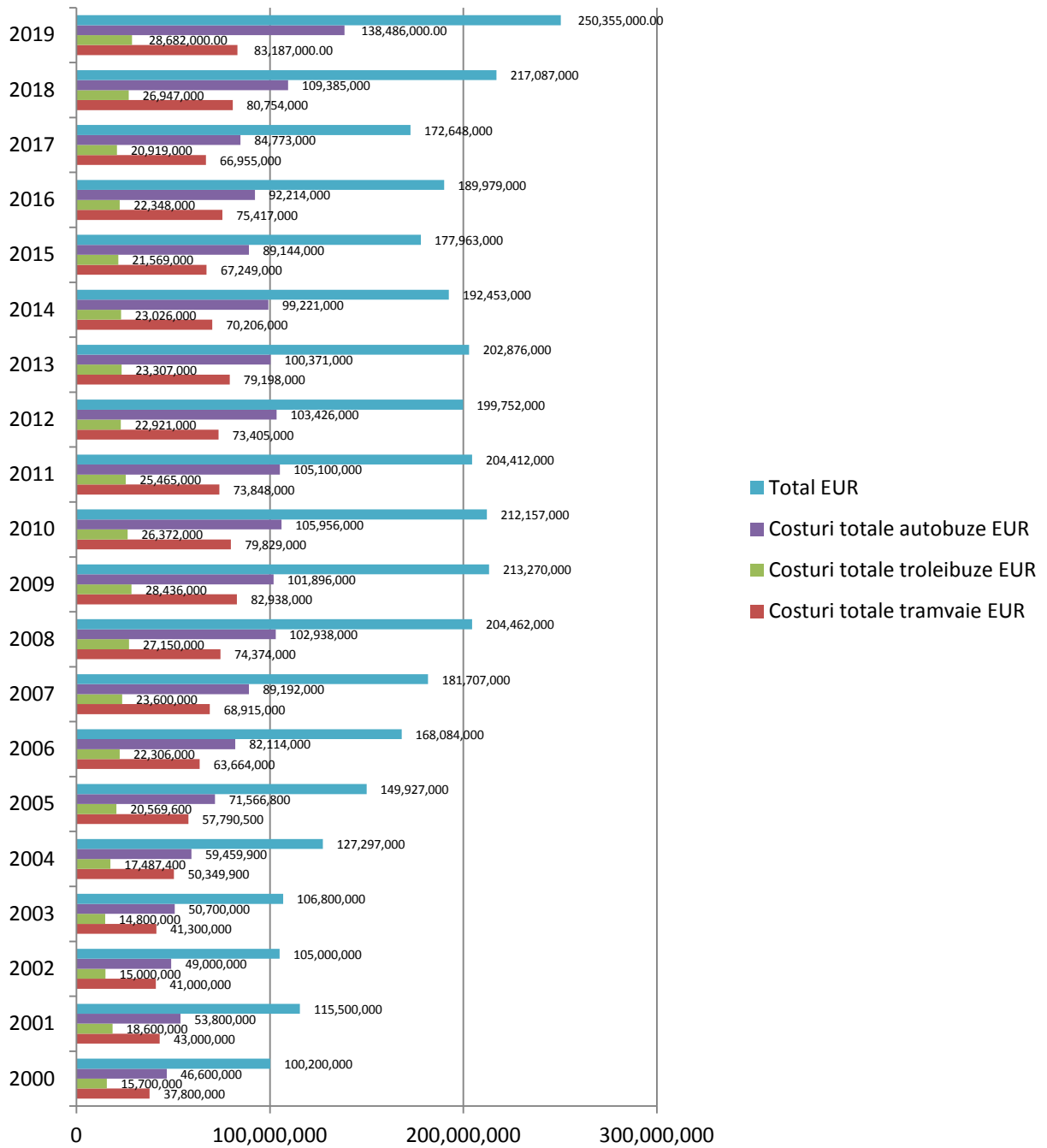
Cu privire la reducerile acordate, acestea sunt prevazute in contractul de delegare incheiat cu ADTBI si sunt prezentate in Tabelul 3.

**Tabelul 3**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
HCGMB nr.139/2006 <b>Gratuitate pensionari</b>	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000	peste 500.000
HCGMB nr.839/2018 <b>Gratuitate insotitori pensionari</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	Baza de date in lucru.
Legea nr.282/2005 HG nr.1364/2006 <b>Donatori de sange reducere 50%</b>	Date arhivate	510	627	627	601	599	599	542	554
HCGMB nr.129/1996 <b>Elevi/Studenti reducere 50%</b>	Date arhivate	45.180	46.835	47.810	45.829	44.714	43.150	44.967	28.280
HCGMB nr.838/2018 <b>Elevi reducere 100%</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	49.100

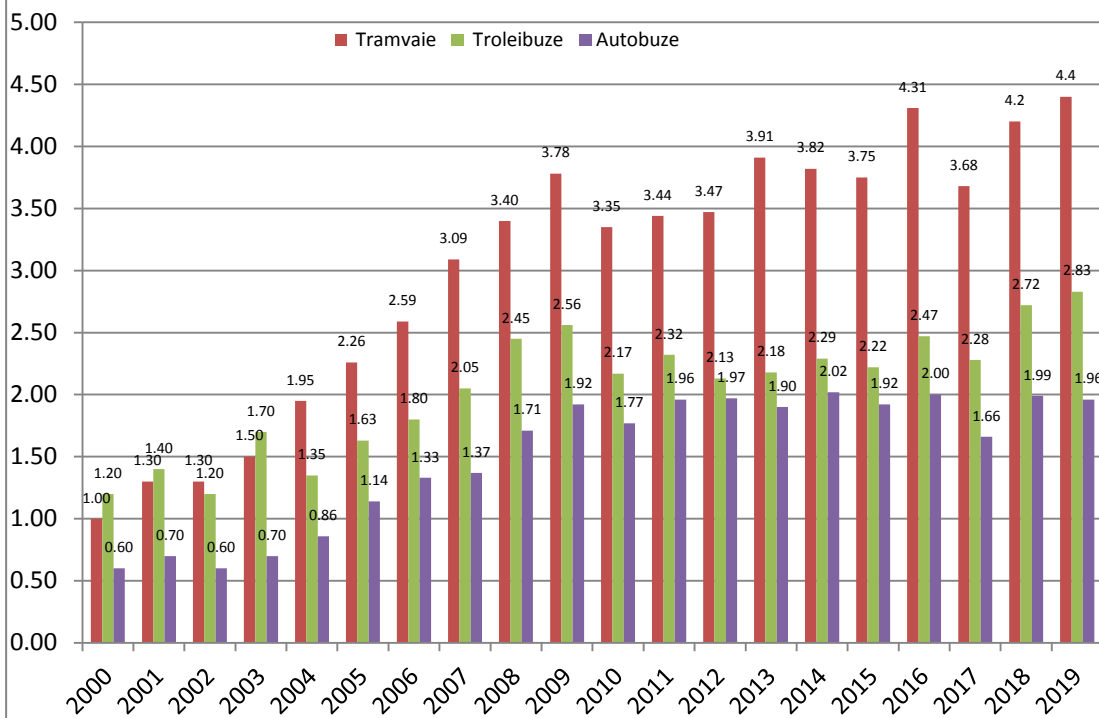
Fig.58

### Costuri Totale pe Moduri de Transport (Euro)



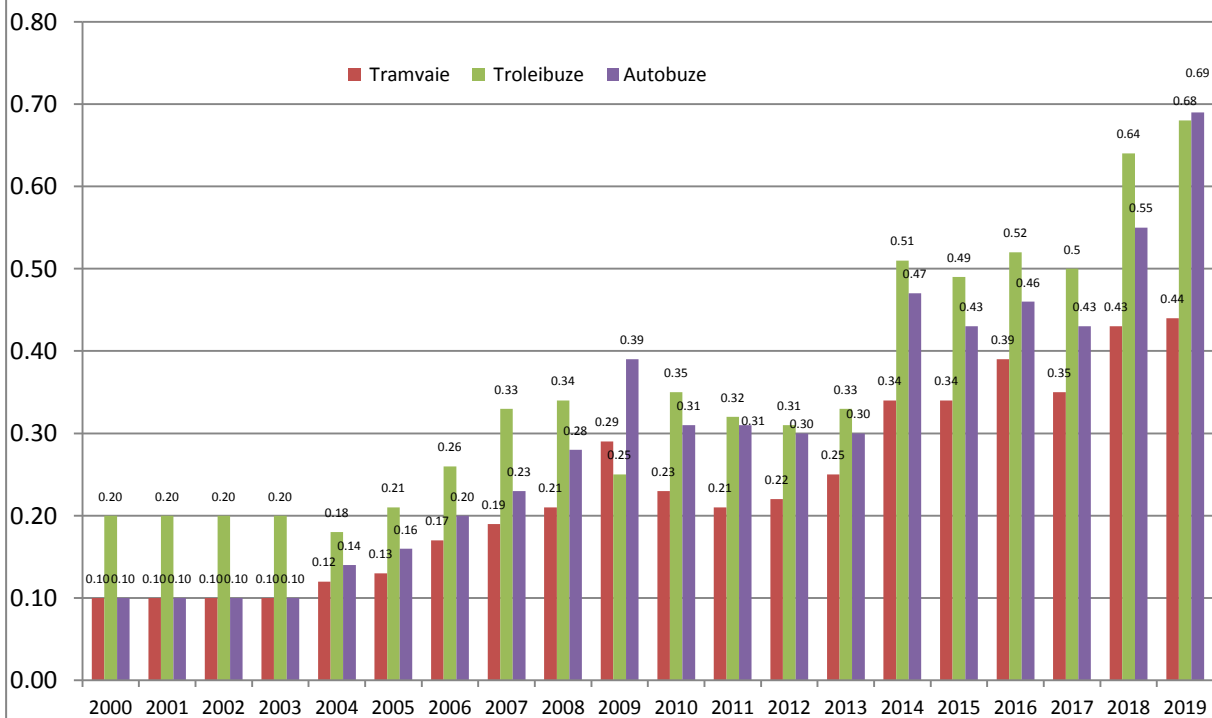


**Fig. 59** COSTURI SPECIFICE PE FIECARE MOD DE TRANSPORT(EURO /VEH-KM)

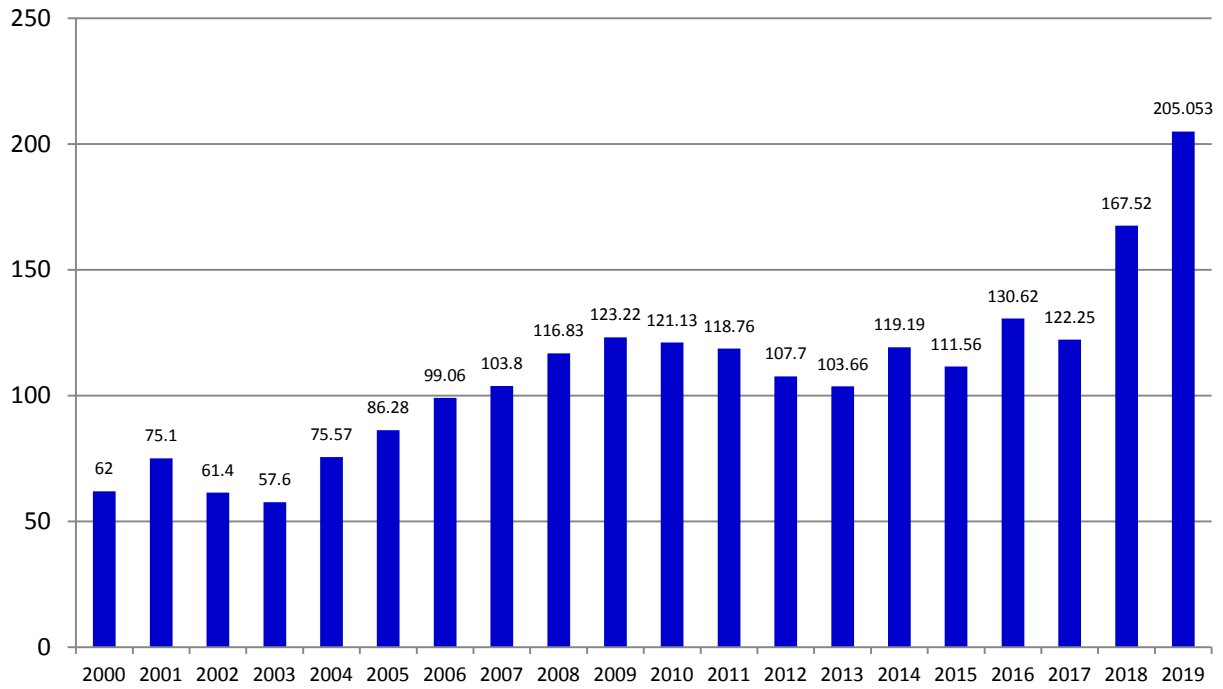


**Fig. 60**

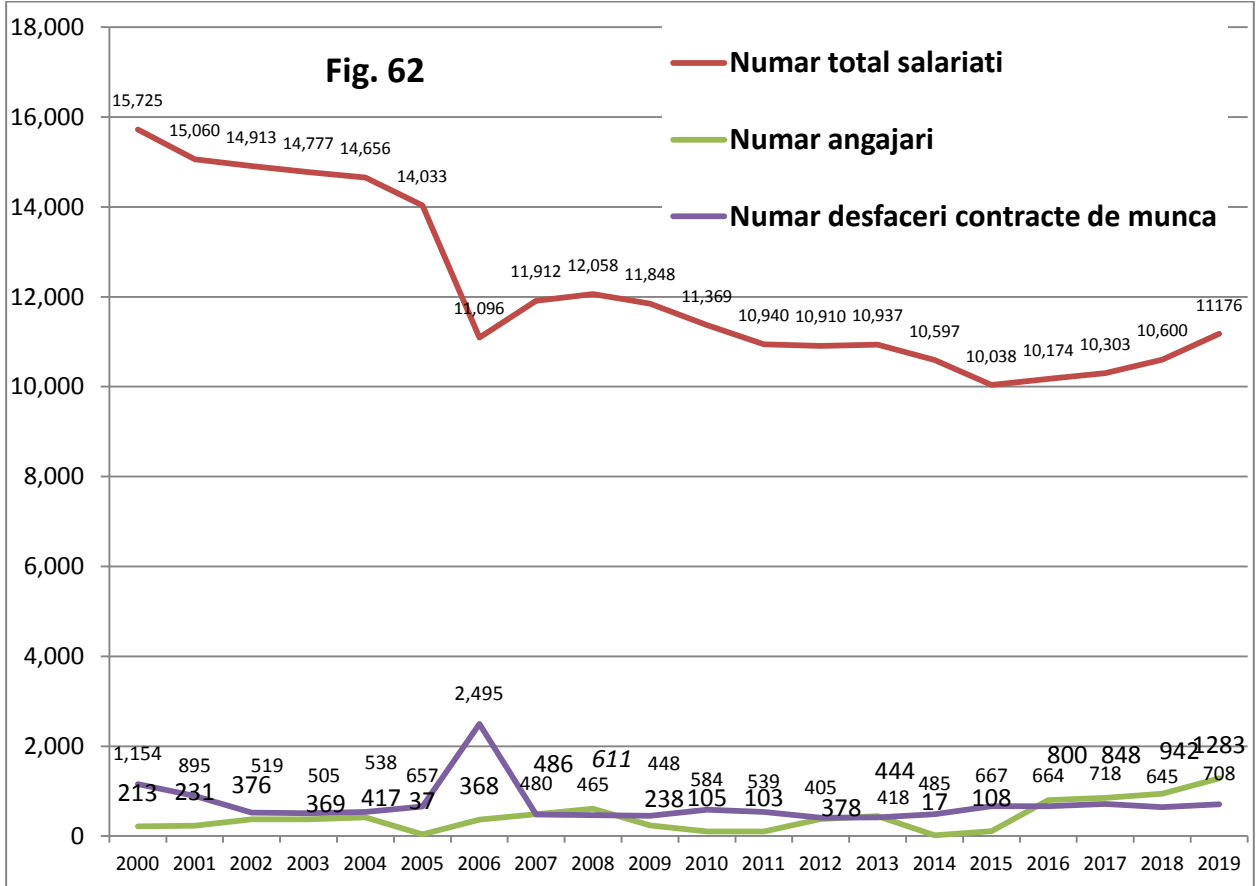
**COSTURI SPECIFICE PE FIECARE MOD DE TRANSPORT (EUR/CALATORIE)**

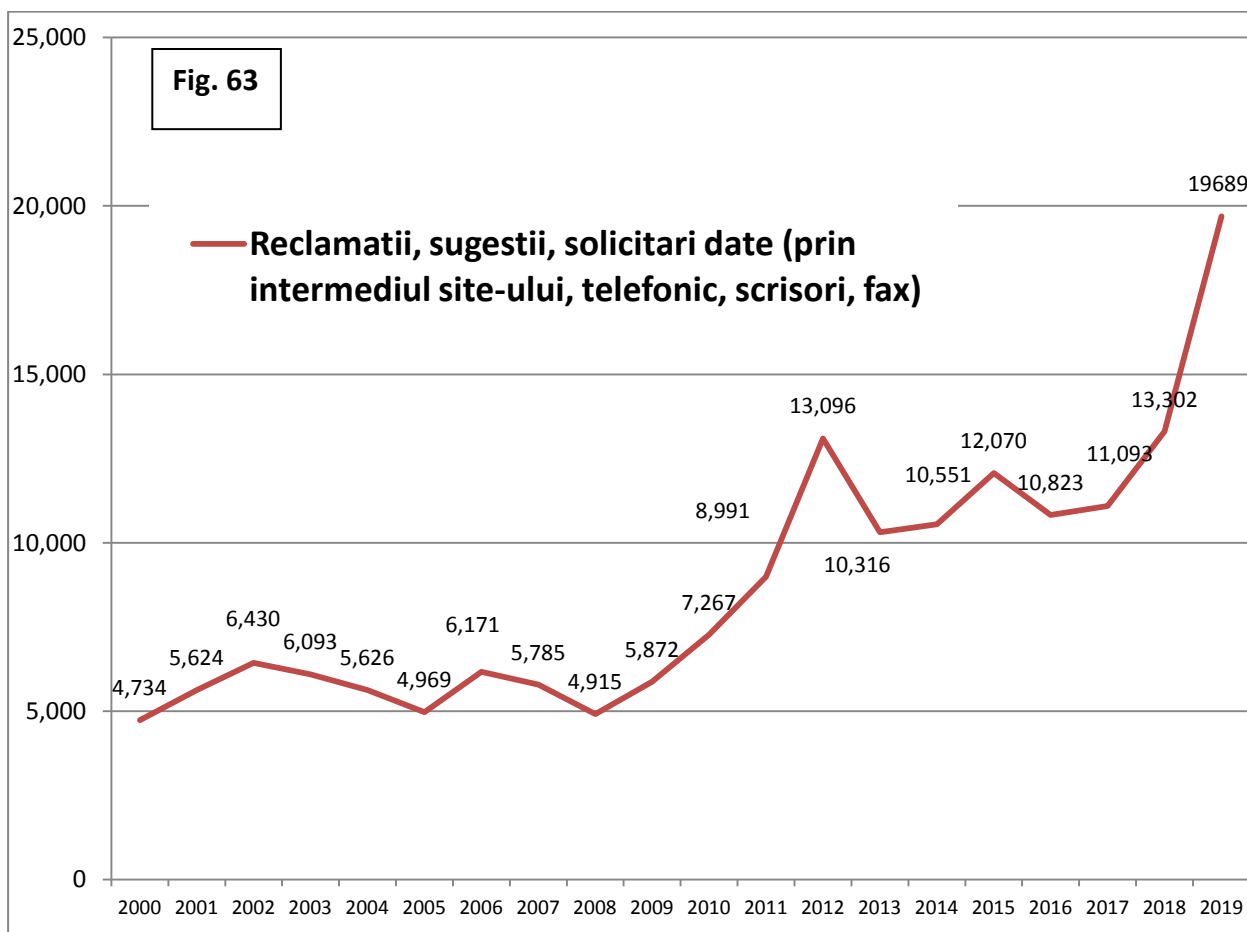


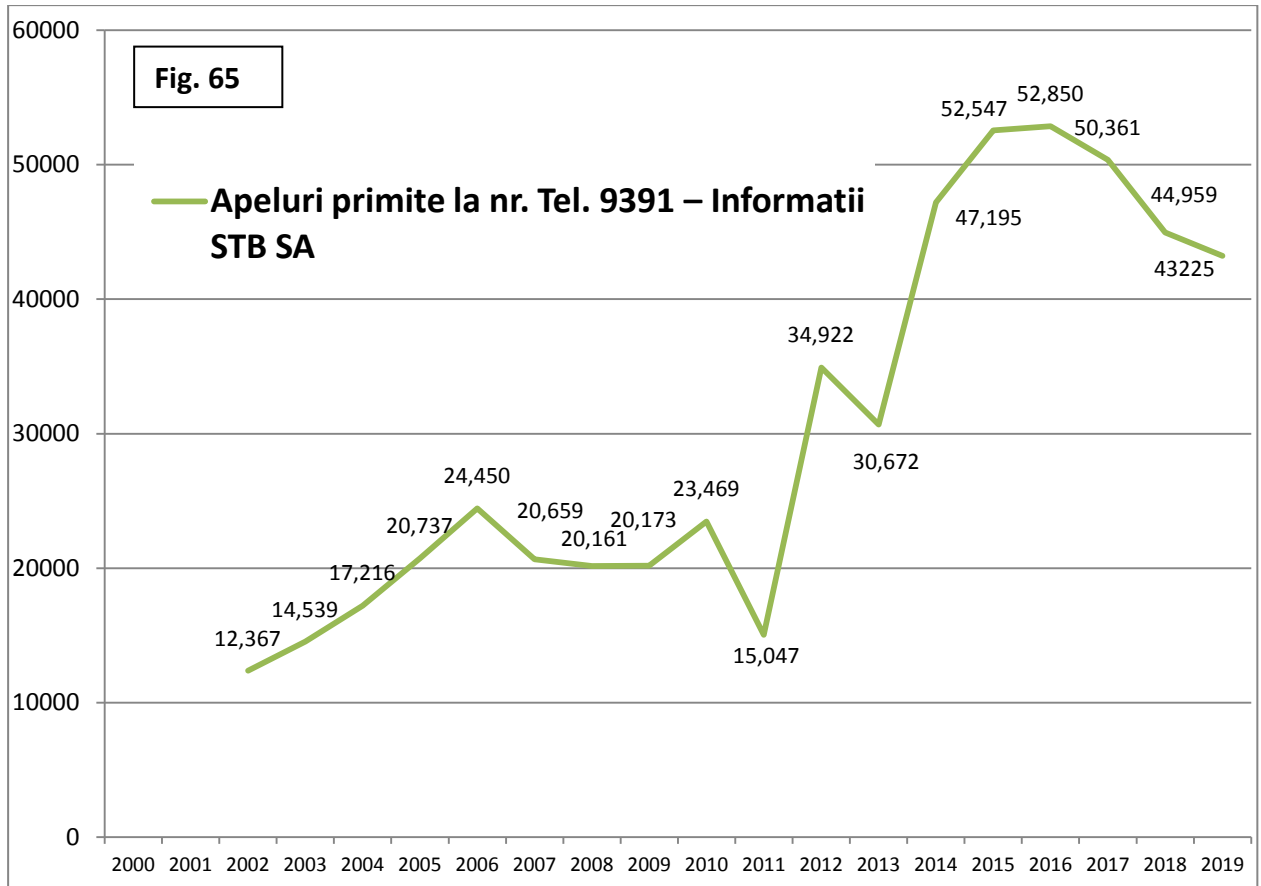
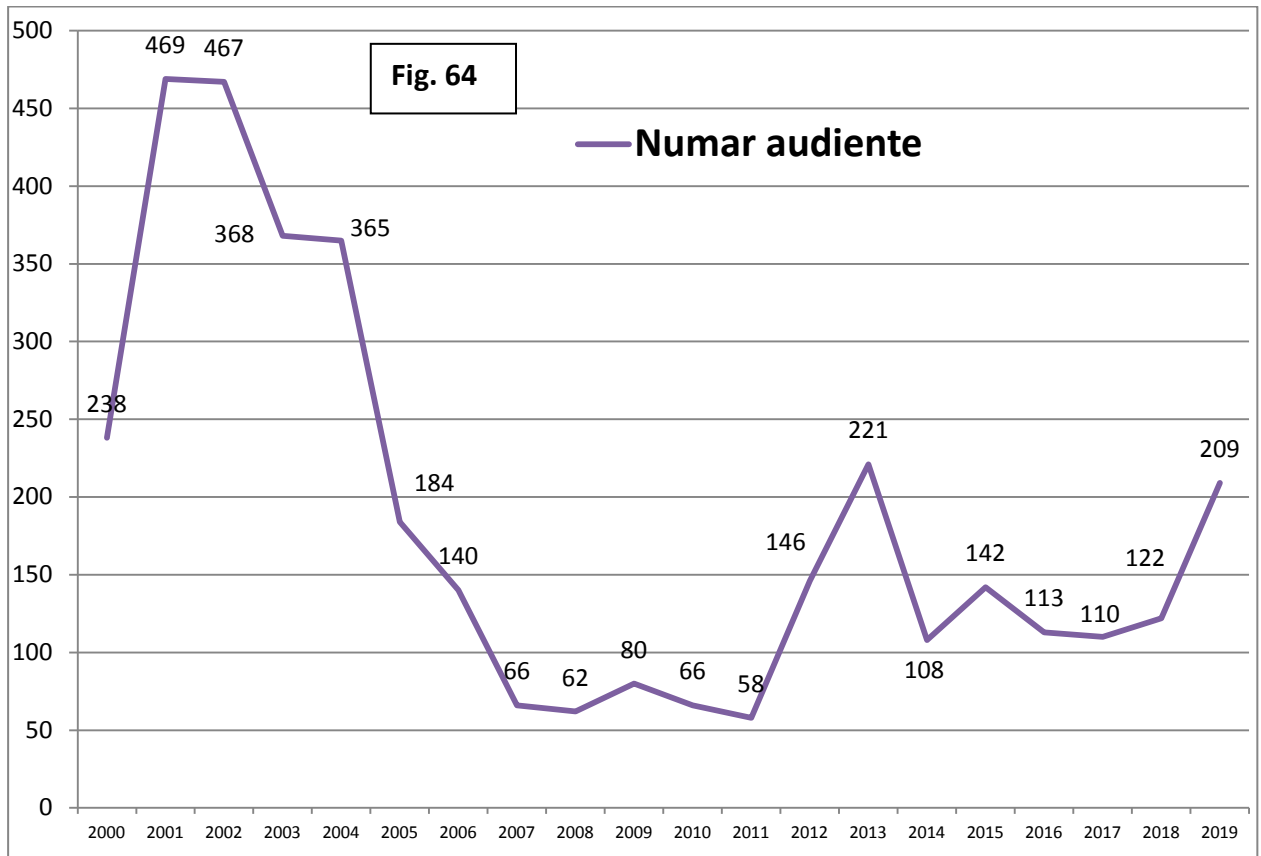
**Fig. 61 Subventia/compensatia primita (mil. Euro)**



**Fig. 62**







## 4. PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ 2016-2030 REGIUNEA BUCUREȘTI – ILFOV

În continuare se prezintă pe scurt o sinteză a acțiunilor specificate în PMUD, știindu-se că perioada la care se referă acest plan se încheie la același termen la care se referă și prezenta strategie, respectiv anul 2030. Se menționează că proiectele aflate în derulare în momentul aprobării Planului, s-a hotărât să fie implementate indiferent de concluziile sau recomandările PMUD. În ANEXA 1 a prezentei strategii, sunt prezentate în detaliu acțiunile propuse în PMUD, cu privire la transportul public de suprafață.

### Lista Acțiunilor propuse în PMUD

- Conectarea infrastructurii de tramvai prin Piața Unirii
- Îmbunătățirea infrastructurii de tramvai
- Îmbunătățiri operaționale ale traseelor de tramvai
- Achiziționarea de material rulant
- Reabilitare depouri tramvaie/mixte
- Reabilitarea stațiilor de tramvai pe baza standardelor propuse
- Îmbunătățirea sistemelor de automatizare pentru serviciile de transport cu tramvaiul
- Benzi de circulație cu acordare de prioritate pentru transportul public
- Modernizarea rețelei de troleibuze
- Reabilitarea stațiilor de autobuz pe baza standardelor propuse
- Îmbunătățirea operării și întreținerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota de autobuze inclusiv achiziția de autobuze
- Reorganizarea traseelor de autobuz în București
- Modernizarea și construcția de depouri de troleibuz (Modernizare Depou Berceni, Modernizare Depou Bujoreni, Modernizare Depou Vatra, Luminoasa, Construcție depou nou – 100 troleibuze).
- Achiziție material rulant tramvai rapid
- Dezvoltarea coridorului LRT-7 (Bragadiru - Voluntari, 21 km, asigurarea unui serviciu SV-NE direct, prin centrul Bucureștiului, cu o conexiune îmbunătățită cu Voluntari. Echivalent cu M7).
- Dezvoltarea coridorului LRT-3 (Popești-Leordeni - Piața Victoriei, 13km, asigurarea unui transport rapid, care în prezent lipsește, pe direcția SE-NV pentru conectarea orașului Popești -Leordeni cu centrul Bucureștiului).
- Realizarea coridorului de Transport Rapid cu Autobuzul pe ruta Buftea-Străulești
- Realizarea coridorului de Transport Rapid cu Autobuzul pe ruta Măgurele -Gara de Nord
- Crearea de parcări de tip Park&Ride „la stațiile cheie de transport public”
- Tehnologii de operare pentru transportul public: centru de control, informare în timp real, dispecerizare, adaptare program, siguranță personal și managementul incidentelor
- Sistem de management al traficului: îmbunătățire, extindere, funcționalitate, interfață cu centrul de control trafic și Serviciul de urgență, prioritizarea transportului public
- Sistem de e-ticketing pentru regiunea București-Ilfov

- Implementarea unei scheme de integrare tarifară
- Managementul Mobilității și ITS

Se menționează că pentru implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 al Regiunii București – Ilfov sunt propusi Indicatori de monitorizare și evaluare care stau în grija ADTPBI.

## **5. DIRECȚIILE STRATEGICE ALE STB SA ÎN PERIOADA 2020-2030**

### **5.1 Dezvoltarea unui serviciu de Transport public accesibil și sigur**

- Dezvoltarea parcului circulant în concordanță cu noile dezvoltări ale rețelei și capacităților de transport, stabilite prin programul de transport negociat cu ADTBI.
- Creșterea numărului de utilizatori
- Îmbunătățirea accesibilității pentru deplasările către locurile de muncă, școli, zonele de recreere, comerciale, etc. – în colaborare cu ADTPBI și PMB
- Îmbunătățirea accesului persoanelor cu mobilitate redusă

### **5.2 Adaptarea la cererea de transport**

- Asigurarea capacității de transport necesară pentru creșterea atractivității transportului public
- Întocmirea programului de transport al STB SA și a listei indicatorilor de exploatare aferenți acestuia
- Creșterea eficienței în exploatare
- Determinarea cererii de transport prin sondaje de încărcare
- Monitorizarea circulației vehiculelor pe liniile de transport public (prin localizarea precisă a vehiculelor / dirijare / dispecerizare)
- Estimarea numărului de călătorii efectuate zilnic cu mijloacele de transport în comun în funcție de tipul de vehicul: tramvai, autobuz, troleibuz
- Creșterea adaptabilității flexibile în furnizarea de servicii pentru a răspunde rapid la variațiile cererii.

### **5.3 Restructurarea rețelei de transport**

- Optimizarea rețelei de transport public prin analiza traseelor existente pentru satisfacerea în cât mai bune condiții a cererii de transport
- Suținerea acțiunilor autorităților locale pentru dezvoltarea unei mobilități integrate.
- Orientarea către trasee cu frecvență ridicată și corespondențe de transfer, decât pentru traseele din poartă în poartă, ineficiente. (ex. Mun. București suferă în continuare de lipsa unor coridoare de transport public cu capacitate crescută)

- d. Introducerea unor noi servicii de transport ( spre exemplu, serviciile de transport la cerere pot contribui la creșterea accesibilității rețelei). Aceste servicii vor trebui să fie extinse nu numai pentru anumite categorii de persoane cum sunt cele cu mobilitate redusă ci și pentru alte grupuri țintă.
- e. Determinarea și aplicarea celor mai potrivite metode pentru completarea primilor și ultimilor kilometri ai deplasărilor efectuate de utilizatorii STB SA.

#### **5.4 Creșterea vitezei comerciale**

- a. Extinderea lungimii totale a benzilor proprii pentru autobuze, troleibuze și tramvaie - determinarea unor soluții funcționale pentru condițiile specifice detaliate de-a lungul rețelei; eliminarea tuturor obstacolelor din zonele benzilor proprii pentru troleibuze și autobuze (arbori, indicatoare de circulație, refacere guri de canale etc.); utilizarea unor vehicule moderne, cu o dinamică crescută; introducerea aplicațiilor ITS pentru acordarea priorității vehiculelor transportului public în intersecții; amplasarea stațiilor după intersecții, acolo unde este posibil etc.
- b. Scaderea timpilor de oprire în stații - utilizarea unor vehicule cu o dimensiune adecvată a ușilor de acces; adaptarea înălțimii refugiului sau trotuarului la nivelul podelei vehiculelor; oprirea autobuzelor și troleibuzelor la o distanță cât mai apropiată față de bordura; utilizarea unor profile ale trotuarului din zona stațiilor, adaptate la profilul roților autobuzelor și troleibuzelor, pentru un ghidaj optim în manevra de oprire în stații; implementarea unor soluții ITS adecvate necesităților de exploatare (planificarea călătoriilor, informare în timp real, organizarea fluxurilor de urcare și coborâre, scurtarea timpilor de validare etc.); Amplasarea adaposturilor din stații la o distanță de minim 1,5m față de marginea trotuarului, pentru diminuarea aglomerației la imbarcare și debarcare; Proiectarea optimă a refugiilor pentru stațiile de tramvai
- c. Instruirea continuă al șoferilor și manipulanților - organizarea cursurilor de pregătire profesională pentru deprinderea șoferilor cu utilizarea aplicațiilor moderne ITS; însușirea de către șoferi și manipulanți a soluțiilor practice pe care le pot aplica în exploatare pentru păstrarea intervalului de succedare - în condițiile creșterii vitezei comerciale a întregii linii; organizarea optimă a exploatării în corelație directă cu armonizarea orarelor de transport, mai ales în zonele de transfer intermodal
- d. Introducerea unor indicatori de calitate privind respectarea performanțelor de exploatare și introducerea unui mecanism de stimulare a personalului navigant în funcție de calitatea serviciului prestat - stabilirea unor măsuri de compensare a personalului navigant, pentru cei care aplică în mod adecvat instrucțiunile primite (dinamica accelerării și frânării, conducerea mai puțin agresivă, comportamentul față de clienți, ținuta în timpul serviciului etc.).

#### **5.5 Creșterea acceptabilității**

- a. Comunicarea pe diverse canale cu publicul calator
- b. Dezvoltarea unui serviciu de transport în conformitate cu cele mai înalte standarde de calitate

## **5.6 Creșterea confortului călătoriei**

- a. Remedierea deficiențelor apărute la calea de rulare - dezvoltarea unui program de întreținere și reparații adecvat
- b. Remedierea deficiențelor apărute la rețeaua de contact - dezvoltarea unui program de întreținere și reparații adecvat
- c. Modernizarea parcului inventar al STB SA.
- d. Modernizarea sistemelor de informare a călătorilor - furnizate în timpul călătoriei
- e. Dezvoltarea logisticii necesare pentru aplicarea programului de igienizare interioară și exterioară a vehiculelor STB SA
- f. Furnizarea unor servicii integrate către călători
- g. Atingerea unui grad de aglomerare de maxim 4 calatori/metru patrat prin organizarea optimizată a parcului circulant.
- h. Creșterea curateniei în interiorul vehiculelor
- i. Asigurarea unei ventilații confortabile în salonul destinat calatorilor
- j. Eliminarea conducerii agresive și a manevrelor ce creează disconfort/nesiguranță
- k. Furnizarea unor informații clare și adecvate dorințelor călătorilor, în timp real, prin intermediul sistemelor de informare audio și video din vehicule, a dispozitivelor de telefonie mobilă etc.
- l. Continuarea furnizării unor instrumente de planificare a călătoriei și facilitarea achiziționării titlurilor de călătorie prin intermediul aplicațiilor mobile
- m. Dezvoltarea unor noi aplicații mobile, ca o componentă a MaaS
- n. Modernizarea și întreținerea adecvată a infrastructurii de transport
- o. Respectarea cu strictețe a programului de întreținere și reparații pentru vehicule și stabilirea unor metode eficiente de control
- p. Continuarea activității de modernizare a vehiculelor existente (care se pretează la acest lucru în conformitate cu timpul rămas până la încheierea duratei de viață, prin dotare cu aer condiționat)
- q. Aplicarea integrată a sistemelor de plată a călătoriei
- r. Iluminarea adecvată a salonului pentru pasageri
- s. Accesul gratuit la internet în mijloacele de transport

## **5.7 Creșterea confortului în stații**

- a. Asigurarea unei siguranțe crescute a calatorilor în zona stațiilor (refugiile trebuie să fie proiectate, construite și întreținute pentru eliminarea riscurilor de accidentare a pasagerilor)
- b. Accesul către refugii/stații trebuie să ofere o deplasare ușoară și în siguranță (să fie bine iluminate și semnalizate adecvat, să fie diminuate riscurile de accident)
- c. Dezvoltarea unor facilități adaptate punctual pentru persoane cu mobilitate redusă (aceste facilități trebuie să fie create în funcție de condițiile specifice, detaliate ce se regăsesc în rețea)
- d. Utilizarea unor sisteme de siguranță și securitate moderne în zona stațiilor
- e. Dotarea stațiilor cu hărți ale rețelei integrate de transport public și cu panouri de informare în timp real (sprijin acordat către ADTPBI și PMB pentru dezvoltarea unui sistem integrat, funcțional)



## **5.8 Scurtarea timpilor de călătorie**

- a. Promovarea măsurilor de îmbunătățire a circulației mijloacelor de transport public (căi dedicate, semaforizare preferențială, amplasarea stațiilor și terminalelor etc.)
- b. Delimitarea amprizei liniilor de tramvai
- c. Introducerea sistemelor de prioritizare a vehiculelor STB SA la intersecțiile semaforizate

## **5.9 Creșterea siguranței și securității pasagerilor și a personalului angajat**

- a. Dezvoltarea competențelor profesionale, pentru conducătorii de vehicule (conștientizarea privind aplicarea corectă a normelor legale în vigoare, a normelor de conduită preventivă în circulația pe drumurile publice)
- b. Încadrarea în termenele de reparații (prevăzute de normativele pentru tramvaie, troleibuze și agregate)
- c. asigurarea condițiilor optime de siguranța și ordine în mijloacele de transport (organizarea de acțiuni în colaborare cu organele de ordine pentru combaterea fraudei și a faptelor de natură contravențională în mijloacele de transport public)
- d. Evitarea apariției evenimentelor de circulație legate de problemele de sănătate și de securitate în muncă prin:
  - urmărirea și verificarea efectuării instruirii de securitate și sănătate în muncă;
  - organizarea de sesiuni de lucru de către Comitetul de Securitate și Sănătate în muncă
  - identificarea de noi factori de risc și gestionarea fișelor de expunere la factori de risc
  - identificarea factorilor de risc profesional;
  - efectuarea controlului medical la angajare și periodic de către medicii de medicină a muncii ,pentru stabilirea aptitudinii salariatului, apelând la servicii medicale complementare de specialitateservicii de monitorizare salariați expuși la noxe (radiografii pulmonare – azbestoză).
- e. Creșterea siguranței călătorilor în vehicule și stații.
- f. Pregătirea adecvată pentru îndeplinirea responsabilităților STB SA în apariția situațiilor de urgență

## **5.10 Dezvoltarea unui transport durabil, îmbunătățirea condițiilor de mediu**

- a. Modernizarea parcului cu vehicule cât mai puțin poluante, cu respectarea performanțelor în exploatare, a fiabilității crescute și a întreținerii simple și ieftine
- b. Instruirea conducătorilor de vehicule pentru “Eco-driving”
- c. Monitorizarea procedurilor tehnologice de întreținere și reparații (dotarea adecvată pentru eliminarea riscurilor de poluare a aerului, apelor, solului și subsolului).
- d. Înscrierea în limitele admise de standarde a nivelului zgomotelor și vibrațiilor (atât în rețeaua de transport public, cât și în unitățile STB SA)
- e. Aplicarea unor soluții adecvate pentru diminuarea consumului de energie (pentru vehicule, clădiri și utilaje).
- f. Asigurarea durabilității companiei din punct de vedere economic, social și de mediu.

## **5.11 Îmbunătățirea relației cu călătorii și a imaginii Societății**

- a. Promovarea imaginii STB SA (Utilizarea canalelor de comunicare prin mass-media, site-ul STB SA, Forum, Twitter, Facebook și aplicații mobile pentru prezentarea proiectelor și acțiunilor întreprinse; Crearea unui nou site, mai modern și mai intuitiv; Organizarea unor conferințe de presă; Realizarea unor campanii de conștientizare etc.)
- b. Îmbunătățirea relației cu călătorii prin intermediul unui serviciu complet de Call Center
- c. Îmbunătățirea comunicării cu utilizatorii transportului public prin implicarea unui personal cu înaltă ținută profesională.
- d. Întreținerea corespunzătoare a mobilierului stradal, a cabinelor de vânzare a biletelor. Înlocuirea cabinelor aflate în stare avansată de degradare.
- e. Asistența, exploatarea și dezvoltarea site-ului STB SA (prin dezvoltare de aplicații web pe tehnologii MYSQL, PHP etc.)
- f. Realizarea sondajelor de opinie periodice (cel puțin anuale) cu privire la Gradul de satisfacție al publicului călător cu privire la serviciile de transport oferite și propuneri de îmbunătățire a acestora
- g. Realizarea unei campanii de influențare a călătorilor privind respectarea normelor civilizate de călătorie atât din perspectiva personală, cât și din cea colectivă (respect față de restul călătorilor din vehicul, păstrarea curățeniei în vehicule, etc.).
- h. Conceperea și realizarea unor materiale actualizate de prezentare a Societății precum și a unor obiecte promoționale destinate campaniilor de marketing de fidelizare a calatorilor
- i. Desfășurarea unor acțiuni de prevenție și îndrumare pentru păstrarea imaginii pozitive a STB SA
- j. Participarea la filmări și reportaje media,
- k. Instruirea periodică a corpului de control: norme de conduită, norme de comportament social și legislație specifică
- l. Design-ul vehiculelor trebuie să fie unitar și ușor de recunoscut.
- m. Utilizarea unor uniforme reprezentative pentru imaginea societății de transport, de către controlorii de bilete și conducătorii de vehicule.
- n. Chioșcurile de vânzare a biletelor și punctele de informare a călătorilor (care este necesar să fie introduse cât mai curând posibil) trebuie să prezinte un design unitar și să fie ușor de recunoscut.
- o. Clădirile, depourile și autobazele, punctele de lucru etc. – trebuie să beneficieze de o simbolistică unitară, să se conștientizeze activitatea complexă a operatorului de transport, desfășurată în interesul călătorului.

## **5.12 Modernizarea parcului STB SA**

- a. Fabricația tramvaielor BUCUR LF
- b. Modernizare tramvaie V3A-93 în varianta V3A-PPC-CA
- c. Achiziția de tramvaie noi, conform graficelor stabilite
- d. Achiziția de troleibuze noi, conform graficelor stabilite
- e. Achiziția de autobuze noi, conform graficelor stabilite
- f. Modernizare de autobuze Mercedes Citaro Euro III în autobuze cu propulsie CNG Euro 6 și în troleibuze
- g. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri de finanțare nerambursabilă în vederea

achiziționării de vehicule, modernizarea infrastructurii și facilităților de întreținere și parcare ale STB SA

- h. Asigurarea fiabilității serviciului de transport prin utilizarea unor mijloace de transport moderne
- i. Creșterea capacității de transport a parcului și a confortului vehiculelor (ex. - acoperirea cererii la orele devârf)

### **5.13 Adaptarea și modernizarea sistemelor de întreținere**

- a. Înnoirea parcului de vehicule pentru întreținere și exploatare (autovehicule specializate, elevatoare etc.)
- b. Asigurarea dotărilor necesare pentru întreținerea vehiculelor
- c. Asigurarea unui service corespunzător calitativ pentru echipamentele electronice instalate pe vehicule și din locațiile fixe ale STB SA, echipamente IT, macazuri automatizate, echipamente radiocomunicații, etc

### **5.14 Modernizarea dotărilor necesare întreținerii și fabricației de tramvaie la STB SA**

- a. Achiziția de utilaje noi, necesare optimizării fluxului tehnologic
- b. Creșterea volumului de resurse umane și pregătirea profesională adecvată a acestora
- c. Respectarea în totalitate a programelor și procedurilor tehnologice

### **5.15 Modernizarea infrastructurii de transport**

- a. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri cu finanțare nerambursabilă
- b. Pregătirea infrastructurii de transport pentru dezvoltarea electromobilității la nivelul întregului oraș
- c. Modernizarea și adaptarea stațiilor de tramvai
- d. Modernizarea și adaptarea stațiilor de autobuz și troleibuz

### **5.16 Modernizarea depourilor, autobazelor, terminalelor și punctelor de transfer**

- a. Participare la elaborarea de către Primăria Generală a municipiului București a proiectelor pentru obținerea de fonduri de finanțare nerambursabile în vederea modernizării depourilor și autobazelor
- b. Modernizarea depourilor și autobazelor
- c. Modernizarea terminalelor și punctelor de transfer

### **5.17 Modernizări și reparații ale clădirilor STB SA**

- a. Consolidare și intervenții la clădirile utilizate pentru întreținerea vehiculelor STB SA și a fabricației tramvaielor

### **5.18 Dezvoltarea facilităților de trafic**

- a. Promovarea măsurilor de îmbunătățire a circulației mijloacelor de transport public (căi dedicate, semaforizare preferențială, prioritate de trecere în intersecții, etc.)

### **5.19 Modernizarea sistemului informatic**

- a. Modernizarea și întreținerea rețelei informatice și a sistemului de comunicații prin e-mail
- b. Asigurarea dotărilor necesare cu echipamente și licențe software

### **5.20 Politica tarifară și Integrarea tarifară**

- a. Colaborarea cu ADTBI și PMB pentru elaborarea unei structuri tarifare adecvate, capabile să crească numărul călătorilor fideli, dar și a veniturilor din încasări ale STB SA
- b. Asigurarea activității de service a Sistemului Automat de Taxare (SAT)

### **5.21 Modernizarea activității comerciale**

- a. Organizarea eficientă a acțiunilor și procedurilor de control, în vederea scăderii numărului de călători care circulă fără efectuarea plății călătoriei
- b. Achiziționarea și amplasarea în anumite locații a automatelor de vânzare a titlurilor de transport
- c. Dezvoltarea continuă a modalităților de plată a călătoriei, în funcție de noile dezvoltări tehnologice
- d. Îmbunătățirea funcționalităților echipamentelor și aplicațiilor utilizate în activitatea de verificare a titlurilor de călătorie
- e. Realizarea unei campanii menită să readucă în atenția călătorilor modul în care pot fi utilizate cardurile de transport, respectiv informații cu privire la necesitatea validării (obligativitatea achitării taxei de călătorie) și validarea corectă a tuturor titlurilor de transport utilizate)
- f. Realizarea unor campanii de informare direcționate spre călătorii ocazionali
- g. Asigurarea gradului de acoperire al costurilor din compensația obținută
- h. Îmbunătățirea gestionării resurselor și acoperirea cheltuielilor din venituri proprii și compensația pentru activitatea de transport
- i. Reducerea creanțelor restante
- j. Reducerea plăților restante

### **5.22 Valorificarea posibilităților de obținere a unor resurse financiare suplimentare**

- a. Colaborarea cu ADTPBI pentru actualizarea structurii tarifare a STB SA
- b. Obținerea de fonduri suplimentare prin atragerea de personal / firme terțe pentru instruire în cadrul unor programe de pregătire profesională, pentru care există autorizație și acreditare la nivel național
- c. Creșterea gradului de valorificare atât a materialelor deșeu recuperabile, a materialelor uzate, cât și a celor rezultate ca urmare a casărilor și a dezmembrărilor de mijloace fixe, utilaje și vehicule, în scopul realizării de venituri suplimentare

- d. Creșterea încasărilor prin valorificarea suporturilor de reclama aparținând STB SA
- e. Eficientizarea programului City Tour

### **5.23 Elaborarea proiectelor de cercetare – dezvoltare cu finanțare externă**

- a. Informarea continuă asupra programelor de cercetare naționale și europene și determinarea posibilităților de participare la competițiile organizate
- b. Menținerea legăturii permanente cu asociațiile profesionale, cu instituțiile implicate în procesul de cercetare științifică, cu universități și instituții naționale și europene care pot sprijini activitatea de informare strict necesară menținerii competitivității serviciului de transport oferit de STB SA
- c. Implicarea STB SA în acțiunea globală de încurajare a utilizării intensive a mijloacelor de transport cu tracțiune electrică
- d. Determinarea soluțiilor de integrare a transportului public cu alte sisteme de transport, pentru creșterea performanțelor economiei locale
- e. Determinarea tendințelor de dezvoltare a tehnologiilor de transport și a formelor de organizare a serviciilor de transport public
- f. Aplicarea rezultatelor inovației și tehnologiei moderne la îmbunătățirea serviciilor oferite publicului de către STB SA

### **5.24 Optimizarea cadrului organizatoric al STB SA**

- a. Implementarea principiilor guvernării corporative prin implementarea OSGG 400/2015 și a OUG 109/2011 la nivelul RATB
- b. Actualizarea permanentă a fișelor de post ca instrumente principale de stabilire a atribuțiilor, sarcinilor și responsabilităților, în vederea atingerii obiectivelor
- c. Adaptarea Regulamentului de Organizare și Funcționare

### **5.25 Creșterea performanțelor manageriale și ale pregătirii profesionale**

- a. Atragerea de personal calificat, competent care să corespundă cerințelor domeniilor de activitate specific
- b. Gestionarea eficientă a resurselor, prin optimizarea proceselor
- c. Îmbunătățirea proceselor interne (aprovizionare și stocare, gestionarea parcărilor în autobaze și depouri, întreținerea și achiziția de vehicule etc.) în scopul asigurării continuității serviciului
- d. Îmbunătățirea continuă a strategiei în relația cu organizațiile sindicale
- e. Asigurarea gradului de acoperire al costurilor din compensația obținută
- f. Realizarea de programe de pregătire profesională în scopul respectării prevederilor legale (Codului Muncii, Normelor legale specifice din transporturile rutiere) pentru obținerea de competențe profesionale în domeniu, aferente condițiilor impuse pentru circulația pe drumurile publice – transport persoane
- g. Realizarea de programe de pregătire profesională în scopul reconversiei profesionale prin atragerea de personal care poate obține noi competențe în alte meserii, considerate deficitare ca număr de persoane din cadrul STB SA ( exemplu conducători de tramvai, controlori legitimații de călătorie, etc.)
- h. Implementarea programului de formare – dezvoltare continuă prin participarea tuturor angajaților la acțiuni de instruire și cursuri de specializare pentru

îmbunătățirea performanțelor profesionale ale acestora, specifice domeniului activității desfășurate – transport public

- i. Implementarea unui model economic și financiar durabil.
- j. Actualizarea permanentă a Planului de gestionare a riscurilor, respectând standardele recunoscute
- k. Planificarea strategică a investițiilor, pe termen scurt și lung
- l. Ocuparea de către STB SA a unui rol important în cadrul obiectivului principal al autorităților locale pentru Creșterea cotei de piață a transportului public.

## **5.26 Asigurarea resurselor umane necesare desfășurării activității STB SA**

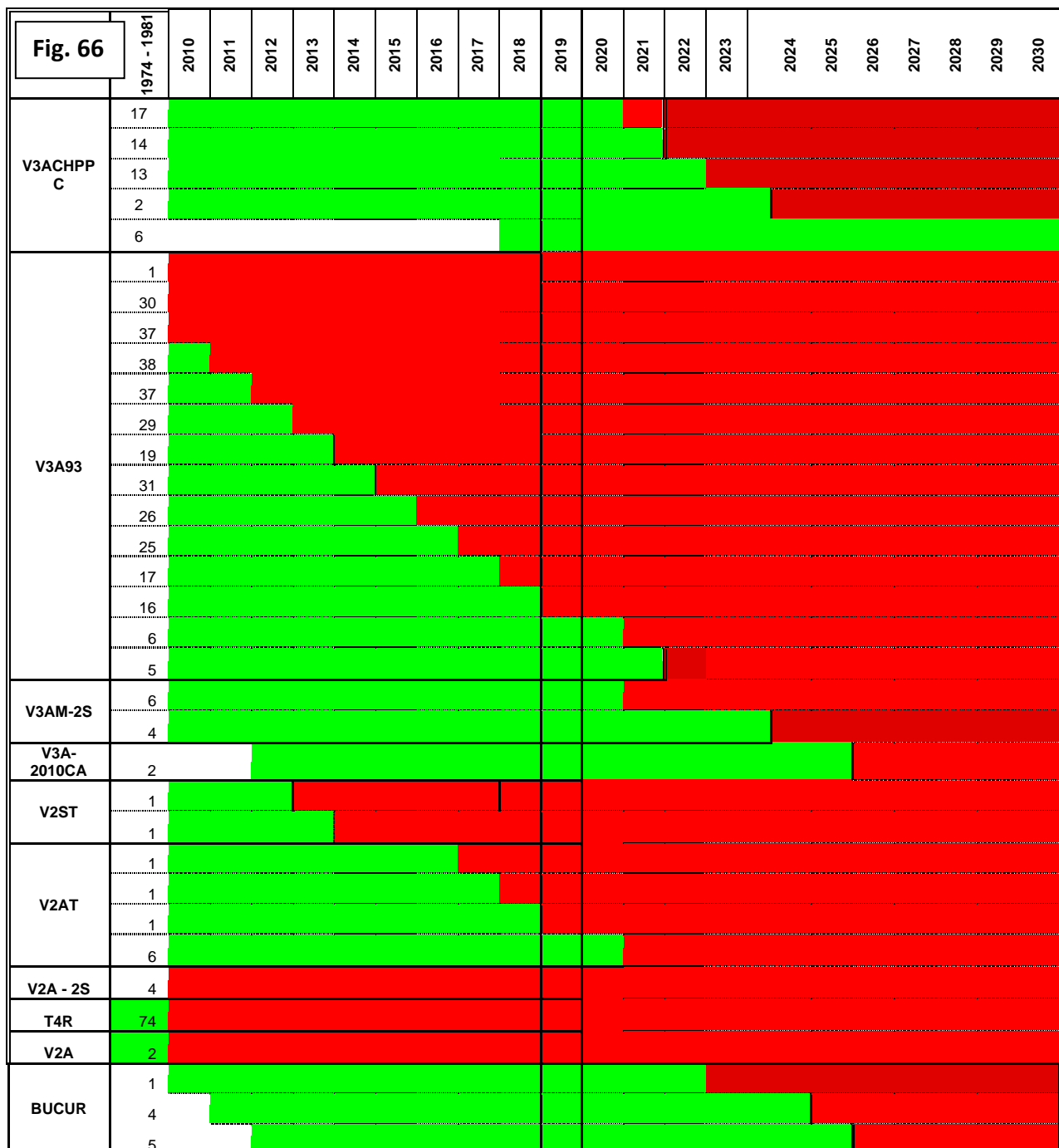
- a. Îmbunătățirea structurii organizatorice, în scopul creșterii eficienței în comunicare și colaborare interdepartamentală (comunicare orizontală), în repartitia clară a responsabilităților și respectării termenelor asumate.
- b. Introducerea managementului pe obiective.
- c. Evaluarea periodică a locurilor de muncă.
- d. Introducerea unor soluții de stimulare pentru angajații care obțin rezultate concrete în creșterea performanțelor serviciului de transport oferit de STB SA.
- e. Revenirea la cultivarea în rândul angajaților a responsabilităților și a mândriei de apartenență la o companie ce are o experiență de peste 100 ani.
- f. Promovarea personalului numai pe criterii profesionale și de experiență în activitate
- g. Asigurarea continuității și îmbunătățirii continue a programelor de instruire a resurselor umane.
- h. Determinarea unor soluții atractive și eficiente pentru reducerea nivelului de absenteim.
- i. Creșterea competitivității printr-o flexibilitate mai mare în alocarea resurselor umane.

## **6. NECESARUL DE INVESTITII - pentru perioada 2020-2030**

Conform prezentei Strategii, trebuie elaborat un plan coordonator de investiții pe o durată de minim zece ani, luând în considerare atât PMUD cât și noile strategii de dezvoltare a sistemelor de transport, în scopul creării unei infrastructuri de transport integrate, adaptate la cerințele locale și pentru dezvoltarea unui parc de vehicule moderne, mai puțin poluante, cu fiabilitate și confort crescute și cu costuri de exploatare cât mai reduse. Planul de investiții trebuie să se bazeze pe standardele operaționale și cele tehnice care sunt impuse atât de legislația europeană și locală, dar și de condițiile contractuale asumate pentru prestarea serviciilor de transport.

## Analiza necesarului de investiții pentru achiziția de vehicule

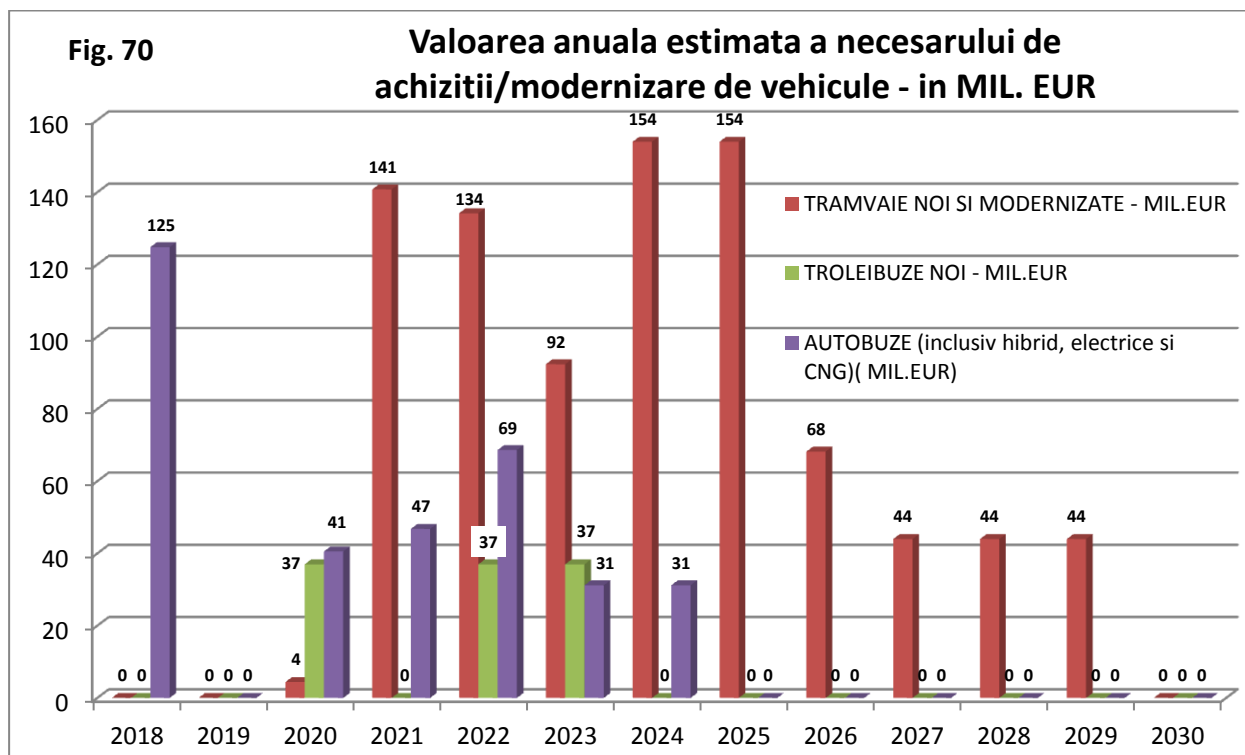
Repartiția anuală a necesarului de achiziții pentru înlocuirea vehiculelor care au durata de viață exirată











Societatea de Transport București - STB SA în calitate de furnizor de transport public atât în aria urbană a Municipiului București cât și în Județul Ilfov, își propune să fie unul dintre principalii actori ce contribuie la diminuarea poluării generate prin activitatea de transport.

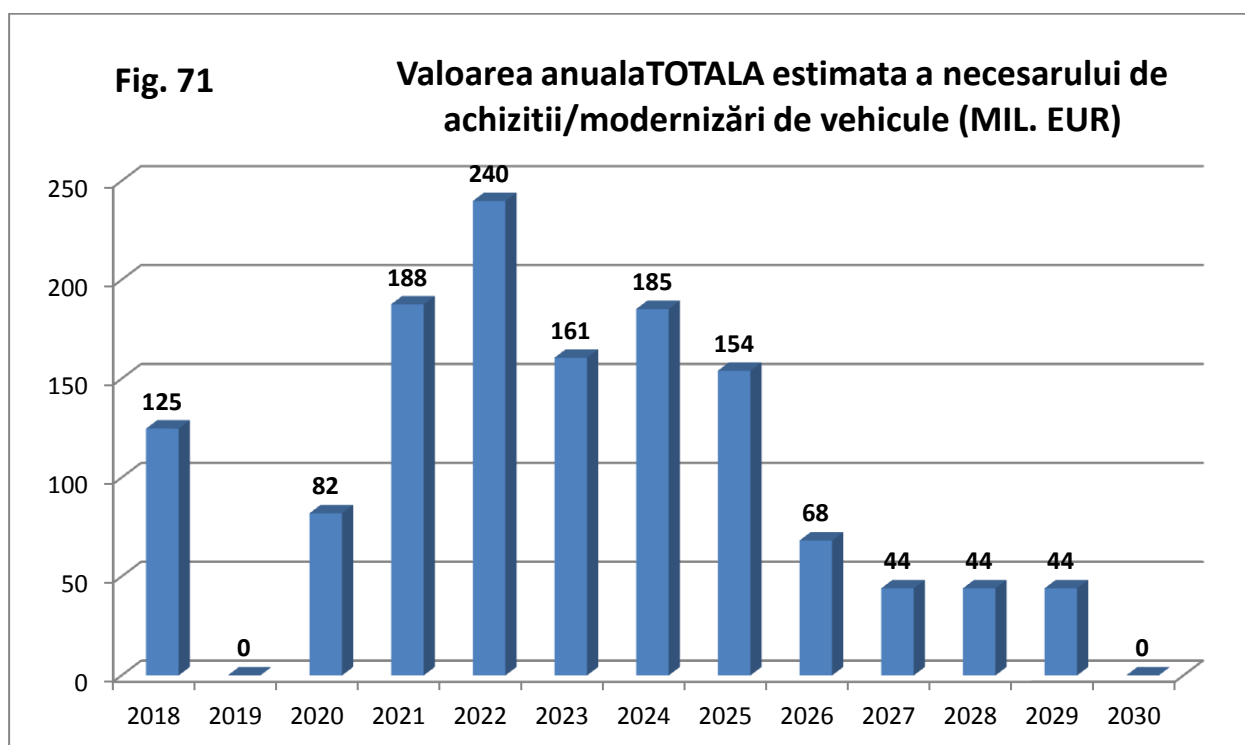
În contextul eforturilor depuse la nivel local de încadrare a volumului emisiilor în limitele impuse de standardele de poluare, în conformitate cu obiectivul PMUD de modernizare a parcului STB SA atât prin achiziții de vehicule noi, cât și prin soluții alternative, ce vor fi propuse spre aplicare în conformitate cu documentatiile tehnico-economice care se vor elabora de-a lungul strategiei.

Astfel se va studia posibilitatea conversiei unor vehicule existente în parcul STB SA, în vehicule mai puțin poluante, cum ar fi modernizarea a minim 30% din parcul de autobuze diesel de tip Mercedes Citaro Euro 3. Prin aceste modernizări intenționăm să reducem semnificativ noxele și să prelungim ciclul de viață al acestor vehicule cu încă 8 ani.

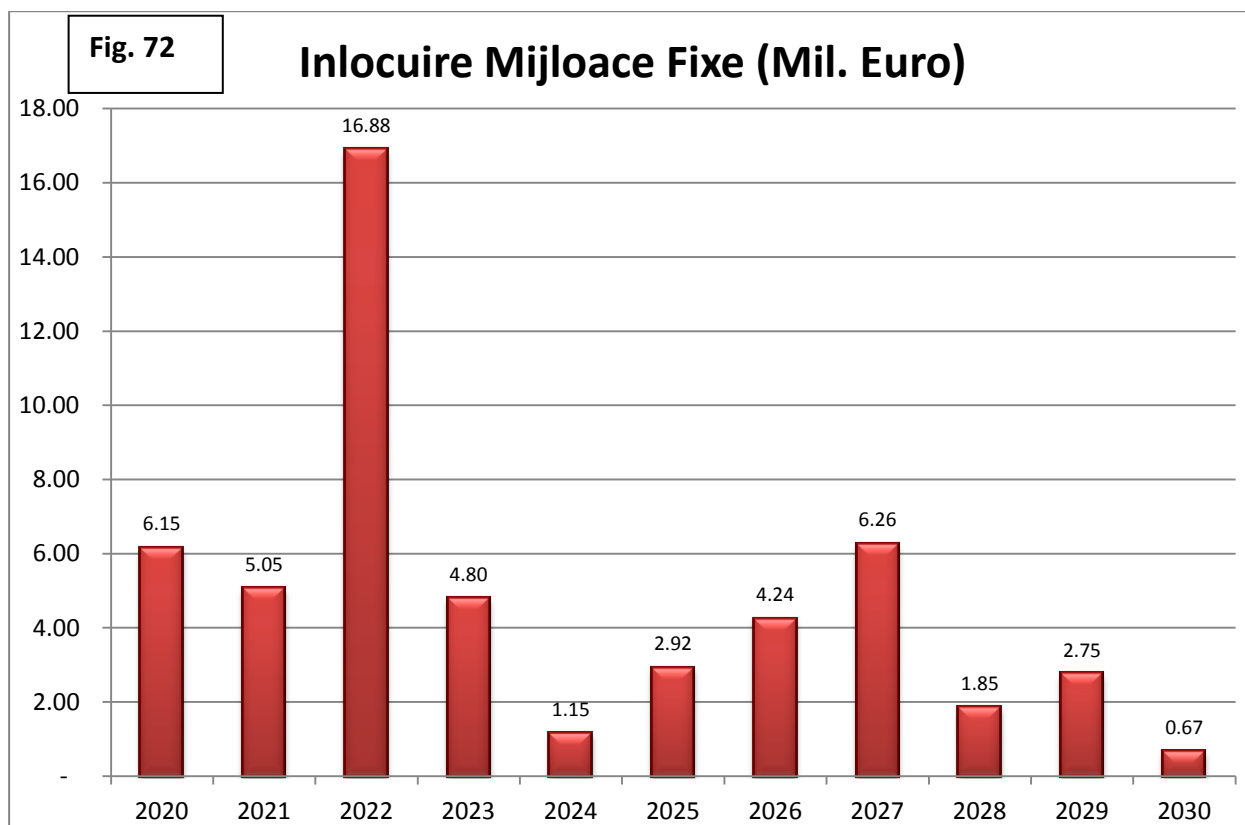
În acest scop, s-a determinat posibilitatea finanțării acțiunii propuse de către Ministerul Mediului prin A.F.M. , utilizându-se veniturile obținute din licitarea certificatelor emisiilor de gaz cu efect de seră.

Pe de altă parte, în perioada la care se referă prezenta strategie, se prevede apariția unor noi tipuri de autobuze pentru transportul public urban, foarte prietenoase cu mediul. Respectiv, pe lângă autobuzele electrice, încă se mai pot utiliza autobuze hibride, inclusiv Plug-in (considerate tehnologii intermediare), dar și autobuze cu celule de combustie care pot cunoaște o răspândire rapidă în cazul descoperirii unor noi tehnologii de producție a combustibilului pe baza de hidrogen.

Având în vedere că STB SA va funcționa pe baza unui contract de prestari servicii care impune criterii clare de performanță în prestarea serviciului de transport, în cadrul planurilor de implementare a strategiei se va pune accentul pe fiabilitatea vehiculelor aflate în dotarea parcului, pe simplificarea procedurilor de întreținere și înregistrarea unor cheltuieli minime aferente întreținerii vehiculelor, se vor introduce criteriile de achiziție pe baza costurilor totale pe durata de viață. De asemenea, se va pune accentul pe confort, siguranță, accesibilitate și nu în ultimul rând pe viabilitatea resurselor energetice și a combustibililor.



## Analiza necesarului de investiții pentru achiziția de mijloace fixe



### **Modernizarea liniilor de fabricație a tramvaielor concepute și realizate de STB SA**

STB are o tradiție de aproape 100 de ani în fabricația tramvaielor electrice, beneficiind de facilități de producție care asigurau într-o perioadă necesarul de material rulant destinat transportului public urban al mai multor orașe din România. Astfel, printr-o modernizare a acestor linii de fabricație, pot fi obținute efecte economice pozitive la nivelul întregii municipalități, dar și o creștere a calității serviciului de transport al STB.

Conform studiilor efectuate anterior, programul anual de producție poate fi de până la 36 vagoane de tip BUCUR LF (în medie câte un vagon livrat la un interval de aproximativ 7 zile lucrătoare), iar totalul angajaților poate fi de aproximativ 560 persoane (muncitori, maistri și TESA). Pentru obținerea finanțării necesare acțiunilor de modernizare, inclusiv pentru situația în care se dorește stabilirea unui nou amplasament al halelor de fabricație, este necesară elaborarea unui nou studiu de fezabilitate (ultimul fiind cel elaborat în anul 2009, dedicat "modernizării și optimizării" fluxului tehnologic existent). Acțiunea propusă trebuie să se deruleze cu prioritate în primul interval de implementare a prezentei strategii.

**Proiectele din PMUD-BI 2016-2030 propuse pentru pregatire si finantare prin fonduri europene - program 2021-2027 - destinate imbunatatirii mobilitatii si reducerii poluarii**

**Tabelul 4**

Nr. crt.	Denumire proiect	Componenta PMUD	Descriere/ Stadiu	Responsabil	Buget estim. Mil Euro	Termen finaliz. SF/DALI/ aplicatie	Data estimativa incepere implementare
<b>III Modernizare retea metropolitana de transport electric (tramvai, troleibuz)</b>							
1.	Modernizare linie de tramvai si strada pe <b>Bd. Basarabia</b> , intre Piata Hurmuzachi si bucla de intoarcere tramvaie Republica, inclusiv intersectia Bd. Basarabia cu Bd. Chisinau, intersectia Bd. Basarabia cu Bd. 1 Decembrie si bucla de intoarcere Republica	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	27,5	2020	2021
2.	Modernizarea liniei de tramvai pe <b>Calea Calarasilor</b> intre Piata Hurmuzachi si Str. Traian	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	10	2020	2021
3.	Modernizare linie de tramvai pe <b>Calea Calarasilor</b> si <b>B-dul Corneliu Coposu</b> intre str. Traian si Bucla Sf. vineri	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	6,5	2020	2021
4.	Modernizare linie de tramvai pe <b>Calea Duesti</b> intre depoul Duesti si str. Anastasie Panu	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	7	2020	2021
5.	Modernizare linie de tramvai pe Calea Duesti intre depoul Duesti si Sos. Mihai Bravu	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	1,6	2020	2021

6.	Modernizare linie de tramvai pe <b>Bd. Marasesti</b> de la Parcul Carol pana la Bd. Cantemir	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	4	2020	2021
7.	Modernizare linie de tramvai pe <b>Bd. Pache Protopopescu</b> intre Piata Iancului si Str. Traian	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	6	2020	2021
8.	Modernizare linie de tramvai pe <b>str. Traian</b> intre <b>Bd, Pache Protopopescu</b> si <b>Calea Calarasilor</b>	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	3,9	2020	2021
9.	Modernizare linie tramvai pe <b>str. Teclu</b> si <b>Bd. Pallady</b> pana la intersectia cu Bd. 1 Decembrie	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	38,4	2020	2021
10.	Modernizare linie de tramvai pe <b>str. Ziduri Mosi</b>	C2	Complementar achizitiei de tramvaie de 36 m din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	4	2020	2021
11.	Modernizare linie de tramvai pe <b>Bd. Barbu Vacarescu</b> intre Stefan cel Mare si pod Baneasa	C2	Linia de tramvai 5; 4,5 km cale dubla si capat de linie  Modernizare linie de tramvai si statii de calatori aferente, asigurare accesibilitate	PMB STB	20	2020	Trim IV 2020
12.	Modernizare linie de tramvai, peroane si acces pe <b>Bd. Ion Mihalache</b> intre Piata Victoriei si Calea Grivitei (str Buzesti si Pod Constanta)	C2	Liniile de tramvai 24, 42, 54  4,78 km cale dubla tramvai, statii, strada, acces  Expertiza tehnica si DALI se realizeaza de catre STB	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	25	2020	Trim IV 2020
13.	Modernizare linie de tramvai Maica Domnului- cimitir Reinvierii- <b>bd Lacul Tei</b>	C2	Expertiza tehnica si DALI se realizeaza de catre STB	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	20	2021	2023

14.	Modernizare linie de tramvai <b>Calea Grivitei</b>	C2	Expertiza tehnica si DALI se realizeaza de catre STB	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	25	2021	2023
15.	Achizitie 170 tramvaie	C4	Achizitie tramvaie pe liniile modernizate (sau in extensie); caiet de sarcini in curs de elaborare	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	340	2021	2023
16.	Modernizare retea de contact troleibuz ( <b>corelare cu metroul</b> )	C10	Tronson: str. Sibiu, bd. 1 Mai, Drumul Taberiei, str.Valea Argesului (8,40 km cale simpla);  Tronson: bd. Elisabeta, bd. Kogalniceanu (1,65 km cale dubla)	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	4	2021	2023
17.	Extindere retea contact troleibuz pe tronsoane de pe raza Municipiului Bucuresti, cumuland 24,03 km cale dubla si 9 substatii electrice de tractiune, inclusive alimentarea acestora cu energie electrica	C10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tronson de 1,81 km cale dubla+ o substatie;</li> <li>• Tronson de 6,36 km cale dubla+ 2 substatii;</li> <li>• Tronson de 0,64 km cale dubla;</li> <li>• Tronson de 3,96 km cale dubla + 2 substatii;</li> <li>• Tronson de 4,96 km cale dubla+ 2 substatii;</li> <li>• Tronson de 6,30 km cale dubla+ 2 substatii.</li> </ul>	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	40	2021	2023
18.	Reabilitare, dezvoltare si modernizare depouri Titan si Colentina: consolidare, extindere, retehnologizare si reamenajarea	C15	Expertize, proiectare DALI+ PT+ DDE; DTAC, achizitie echipamente, achizitie lucrari	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	17	2021	2023

	spatiilor construite						
19.	Modernizare substatii electrice de tractiune urbana (16 substatii)	C10		PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	79	2021	2023
20.	Modernizare depouri troleibuze pentru gararea, intretinerea si incarcarea cu energie a autobuzelor electrice	C15	Modernizarea depourilor Berceni (6 mil euro) si Bujoreni (6 mil euro) si Reabilitarea Bucurestii Noi (12 mil euro)  Complementar achizitie de autobuze electrice din fonduri POR.	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	24	2021	2023
21.	Construire statii incarcare rapida la capete de linie	C10	Complementar achizitiei de Autobuze electrice din fonduri POR	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	4		
<b>V. Imbunatatirea serviciilor de transport cu troleibuze si autobuze</b>							
22.	Achizitionare 200 troleibuze cu independenta de 20 km	C10	Caiet de sarcini in curs de elaborare	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	50	2021	2023
23.	Construcie autobaza noua smart pentru 200 autobuze simple	C12	Caiet de sarcini in curs de elaborare	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	16,8		
<b>VI. Imbunatatirea capacitatii de planificare, coordonare, pregatire, cercetare si informatizare in domeniul transportului public</b>							
24.	Centru de instruire si cercetare inovare in domeniul transportului public	A5	Modernizare si extindere depou unde se va organiza muzeu,  Centru de instruire si cercetare inovare in domeniul transportului public	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	10	2022	2023
25.	Dezvoltarea sistemului integrat de ticketing	G3	Sistem integrat de ticketing la nivelul regiunii Bucuresti-Ilfov	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	10	2021	2023



26.	Dezvoltare sistem de dispecerizare, informare calatori	G3	Sistem integrat de informare calatori la nivelul regiunii Bucuresti- Ilfov	PMB- Dir. Infrastr/ Tr TPBI STB	10	2021	2023
-----	--	----	--	---------------------------------------	----	------	------