

## **Anexa 13. – Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport**

### **1. Principii**

- 1) Prezenta metodologie definește principalii parametri care determină performanța Operatorului în cadrul Programului de Transport.
- 2) A.D.I. Transregio va monitoriza, evalua și înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
  - a) Sistem Automat de Management și Control al Serviciilor de Transport .
  - b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractantă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informațiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
- 3) Baza de date SIT conține următoarele specificații privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
  - a) Descrierea traseelor, cu stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație.
  - b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.
  - c) Orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită..
  - d) Conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicațiile prin intermediul SIT, atunci când este funcțional, apariția unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locației sale de-a lungul traseului și confirmă faptul că poziția sa este în conformitate cu acest orar programat.
  - e) Vehicul\*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).
- 4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuți la pc. 5).
- 5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport  
Indicatorii - cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:
  - I. Curse regulate.
  - II. Curse neregulate din culpa Operatorului.

- III. Curse neregulate fără culpa Operatorului.
- IV. Curse neefectuate fără culpa Operatorului.
- V. Curse efectuate parțial fără culpa Operatorului.
- VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți în prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.

Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când se înlocuiesc alte Linii sau datorită prelungirii liniilor existente pentru motive obiective, sau curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operațional al municipalității).

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condițiilor prevăzute mai jos.

**I. O cursă regulată este o cursă care:**

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului.
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:
  - i) în următoarele condiții, recunoscute de către municipalitate prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:
    - (1) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult 50 (cincizeci) % din stații.
    - (2) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.  
Plecarea în avans dintr-o stație înainte de ora stabilită în orarul traseului nu este admisă.
  - ii) Din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord.
  - iii) Din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă.

Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou.

- iv) Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.
- v) Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către municipalitate sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Circulație, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).
- vi) În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Municipality.
- vii) În caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către municipalitate.

**II. O cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:**

- a) Nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decât marja admisă.
- b) Cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu municipalitatea sau cu o persoană desemnată de către municipalitate sau
- c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit) între vehiculele de pe o linie (în circulația "Grupului"). Circulația simultană a mai mult de 2 (două) vehiculele pe una și aceeași linie de la plecarea la prima stație de pe traseu până la 1 (una) sau mai multe stații.
- d) În toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

**III. O cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:**

- a) La încălcarea Orarului Traseului planificat și o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisă, datorită unuia dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la h) sau Clauza V de la punctul o) la h).
- b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult

de 6 (șase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către municipalitate sau de către o persoană desemnată de către municipalitate.

IV. **O cursă neefectuată fără culpa Operatorului** este o călătorie care nu a putut fi efectuată de către Operator pentru unul din următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

- a) Impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului.
- b) Semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare.
- c) Drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei.
- d) Suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite.
- e) Zone inundate.
- f) Mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau efectuate printr-un ordin al unităților administrativ teritoriale membre A.D.I. Transregio.
- g) Ca urmare a comunicării: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea în Orarul Itinerariului, dar fără a depăși durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea și sub coordonarea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate.

V. **O cursă efectuată parțial fără culpa Operatorului** este o cursă care nu a putut fi executată în mod corect din cauza unuia din următoarele motive:

- a) Accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația.
- b) Accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației.
- c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transportului public urban, împiedicând astfel circulația.
- d) Lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea autorității contractante.
- e) Actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către municipalitate în termen de 60 de minute.
- f) Călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență.
- g) La evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.
- h) În circulația simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una și aceeași linie la plecarea din stația inițială de pe traseu, cu o diferență de până

la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecărui vehicul consecutiv este evaluată ca fiind o cursă neefectuată fără a se datora culpei Operatorului.

- i) Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului așa cum este indicat în Planul de Transport .
- j) Semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor .
- k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei.
- l) Starea proastă a suprafeței drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulația vehiculelor imposibilă.
- m) Zone inundate de-a lungul traseelor .
- n) Mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau organizate printr-un ordin al municipalității.

VI. **O cursă neefectuată din culpa Operatorului** este o cursă în care cel puțin una din următoarele ipoteze este valabilă:

- i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului.
- ii) La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe stații decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.
- iii) La deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenției șoferilor). După un accident de circulație rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.

## 2. Evaluarea curselor și sancțiunile aplicabile

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanțiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanctiuni pentru Operator
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km. Operator plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 50% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
TOTAL			

Pe lângă Sistemul automat de management al traficului, autoritatea contractantă poate evalua modul de realizare a Programului de Transport al Operatorului în modul următor:

- Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat.
- Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.
- Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației "în pachete" de vehicule).

- d. Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.
- e. Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.
- f. Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.
- g. Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.
- h. Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc.) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.
- i. Confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.