

**Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
(A M R S P)**

**Secțiunea V
Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local
(01.01.2013 – 31.12.2013)**

CUPRINS:

Sectiunea V Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local (01.01.2013 - 31.12.2013)		
Capitolul 1	INFIINTAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislatia specifica serviciului integrat de transport public local	Pag. 6
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 9
	2.4. Finantarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 9
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti	Pag. 10
Capitolul 3	FUNCTIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 11
	3.1. Principii	Pag. 11
	3.2. Obiective	Pag. 11
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 11
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMARIRE A APLICARII REGLEMENTARILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFASURATA DE AMRSP (01.01.2013 - 31.12.2013)	Pag. 12
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 12
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport public local in Municipiul Bucuresti	Pag. 12
Capitolul 5	STAREA ACTUALA A SISTEMULUI	Pag. 23
Capitolul 6	CONCLUZII AMRSP	Pag. 25
Capitolul 7	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI IN MUNICIPIUL BUCURESTI	Pag. 26
	7.1. ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE IN REGIM DE TAXI	Pag. 26
	7.1.1. Prezentarea serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 26
	7.1.2. Legislatia specifica serviciului integrat de persoane in regim de taxi	Pag. 26
	7.1.3. Autoritati de reglementare a serviciului integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 27
	7.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 28
	7.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru serviciul integrat de transport persoane in regim de taxi	Pag. 29
	7.3. STAREA ACTUALA A SERVICIULUI	Pag. 31
	7.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 32

Capitolul 1

Infiintarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti

Autoritatea deliberativa a autoritatii publice locale are competente exclusive in ceea ce priveste infiintarea, organizarea, gestionarea si coordonarea serviciului de transport public local.

Serviciul de transport public local al Municipiului Bucuresti face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitati publice si se desfasoara sub controlul si conducerea administratiei publice locale.

Serviciul de transport public local se organizeaza pentru satisfacerea nevoilor populatiei, ale institutiilor publice si ale agentilor economici de pe teritoriul Municipiului Bucuresti.

Organizarea, functionarea si exploatarea serviciului de transport public local, se face in conditiile prevazute de Legea serviciilor comunitare de utilitati publice nr.51/2006 cu modificarile si completarile ulterioare, cat si legii specifice – Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007 modificarile si completarile ulterioare.

Transportul public local de persoane se desfasoara in forma organizata in Municipiul Bucuresti inca din anul 1909. cand s-a infiintat Societatea de Tramvaie Bucuresti.

Dupa anul 1949, numele societății este schimbat în "Întreprinderea de Transport București" (ITB) și se înființează prima linie de troleibuz .

În anul 1990, se constituie Regia Autonomă de Transport Bucuresti -RA pe baza Deciziei Primariei Municipiului Bucuresti nr.1179/10.12.1990 prin reorganizarea Intreprinderii de Transport Bucuresti.

In prezent acest statut juridic este acelasi, desi de-a lungul timpului au aparut modificari legislative si anume:

- OUG 30/2007 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificarile ulterioare;
- Legea nr. 207/1997 pentru aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr.30/1997 privind organizarea regiilor autonome;
- Directiva 1370: Regulamentul (C.E.) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107/70 ale Consiliului.

Capitolul 2

Organizarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiul Bucuresti

2.1 Infrastructura serviciului integrat de transport public local

Serviciul de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul de transport public local.

Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:

1. Parcul inventar de vehicule = 1925, din care:	
a) tramvaie	481
b) troleibuze	297
c) autobuze	1147
2. Lungime retea = 509 (km cale dubla), din care:	
a) tramvaie	143
b) troleibuze	76
c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorășenesti	55
3. Lungime trasee = 1196 (km cale dubla), din care :	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorășenesti	120
4. Numar statii de oprire = 2019, din care:	
a) tramvaie	593
b) troleibuze	89
c) autobuze	1090
d) linii preorășenesti	279
e) statii comune (troleibuz si autobuz)	257

Infrastructura serviciului public de transport local este asigurată de:

(i) Reteaua mijloacelor de transport în comun din Municipiul Bucuresti prezentată astfel:

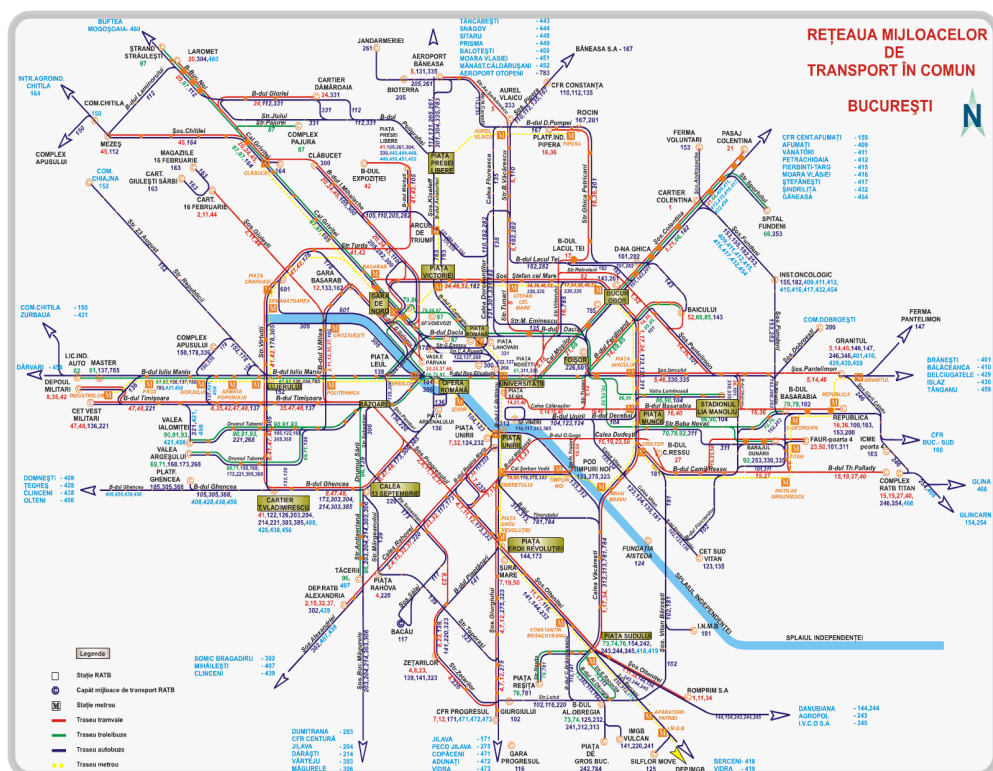


Figura 1 – Harta generală a rețelei mijloacelor de transport în comun din Municipiul Bucuresti

(ii) Constructii, instalatii si echipamente specifice pentru intretinerea, repararea si parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, statii de spalare si igienizare. In cadrul RATB functioneaza **19 unitati de exploatare si intretinere vehicule** care asigura mentenanta dupa cum urmeaza:

Autobaze:

Nr.ctr	Denumire autobaza	Adresa
1.	Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2- 10, sector 4;
2.	Nordului	Str. Capriorilor nr. 2-4, sector 1;
3.	Pipera	Sos. Pipera nr.55, sector 2;
4.	Militari	Bd. Preciziei nr. 2-4, sector 6;
5.	Alexandria	Sos. Alexandria nr.150, sector 5;
6.	Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2;
7.	Ferentari	Str. Iacob Andrei nr.30, sector 5;
8.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr.64, sector 5;

Depouri tramvaie:

Nr.ctr	Denumire depou tramvaie	Adresa
1.	Giurgiului	Str. Actiunii nr.52, sector 4;
2.	Alexandria	Sos. Alexandria 150-152, sector 5;
3.	Militari	Bd. Preciziei 19-21, sector 6;
4.	Victoria	Str. Mexic nr.19, sector 1;
5.	Colentina	Sos. Colentina nr. 278, sector 2;
6.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3;
7.	Giulesti	Calea Giulesti nr.250, sector 6;

Depouri troleibuze:

Nr.ctr	Denumire depou troleibuze	Adresa
1.	Bujoreni	Bd. Timisoara nr. 62, sector 6;
2.	Berceni	Str. Emil Racovita nr. 7, sector 4;
3.	Vatra Luminoasa	Str. Tony Bulandra nr. 2, sector 2;

Depou comun de tramvaie si troleibuze:

Nr.ctr	Denumire depou comun (tramvaie-troleibuze)	Adresa
1.	Bucurestii Noi	Bd. Bucurestii Noi nr.42, sector 1.

De asemenea mentenanta intregului parc activ care participa la realizarea programului de transport este asigurata de **Uzina de Reparatii Ateliere Centrale**.

Uzina de „Reparatii Atelierele Centrale” este unitatea integrata in procesul de productie, care asigura repararea intregului parc de tramvaie si troleibuze aflat in exploatarea RATB, care impreuna cu subunitatile de exploatare asigura functionarea optima in conditii de siguranta si securitate a Serviciul de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti.

Uzina are capacitatea la aceasta data (pe langa activitatea de mentenanta), prin linia de fabricatie creata in regie proprie, sa produca tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborata.

Totodata uzina asigura:

⇒ *modernizarea de tramvaie la standardele actuale*

⇒ *executarea reparatiilor agregatelor, vehiculelor de transport in comun si a celor utilitare*

⇒ *confectionarea si repararea pieselor de schimb si subansamblelor*

(iii) Dispecerate si dotari speciale de urmarire si coordonare in trafic a vehiculelor de transport, de interventie si de depanare;

(iv) Echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri si elemente de sustinere, in cazul transportului pe cablu;

(v) Rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze;

Reteaua de contact este formata din:

⇒ *retea electrica aeriana (firul de contact) montata deasupra caii de rulare*

⇒ *echipament de suspensie, format din console, sarme si cabluri dispuse transversal sau longitudinal fata de calea de rulare*

⇒ *suporti, care pot fi stalpi, ziduri sau alte elemente de prindere*

(vi) Sistemul energetic de alimentare a rețelilor de contact electrice, dispune de 38 de stații de transformare si redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelilor de contact;

(vii) Amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, centre de eliberare și de vânzare a titlurilor de călătorie;

2.2 Legislația specifică serviciului integrat de transport public local

- **Legea nr. 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice**

Această lege stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51 / 2006, serviciile comunitare de utilități publice (servicii de utilități publice) sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin această lege și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

- ⇒ alimentarea cu apă
- ⇒ canalizarea și epurarea apelor uzate
- ⇒ colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale
- ⇒ producția, transportul, distribuția și furnizarea de energie termică în sistem centralizat
- ⇒ salubritatea localităților
- ⇒ iluminatul public
- ⇒ administrarea domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și altele
- ⇒ transportul public local

Prevederile acestei legi se aplică serviciilor comunitare de utilități publice, înființate, organizate și furnizate/prestate la nivelul comunelor, orașelor, municipiilor, județelor, Municipiului București și, după caz, în condițiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sub conducerea, coordonarea, controlul și responsabilitatea autorităților administrației publice locale, dacă prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. În termen de un an de la data intrării în vigoare a acestei legi, autoritățile administrației publice locale trebuie să procedeze la reorganizarea serviciilor de utilități publice, în conformitate cu modalitățile de gestiune prevăzute la art. 23 alin. (2), conform căruia *“Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:*

- gestiune directă
- gestiune delegată”

“Constituie contravenție în domeniul serviciilor de utilități publice și se sancționează cu amendă de la 30.000 lei la 50.000 lei următoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislației specifice fiecărui serviciu”.

- **Legea nr. 92/2007 a serviciului de transport public local**

Acest act normativ are ca obiect stabilirea cadrului juridic unitar privind înființarea, organizarea, gestionarea și controlul funcționării serviciului public de transport public local.

Conform prevederilor **Legii nr. 92 / 2007:**

(i) serviciul public de transport public local cuprinde următoarele activități:

- ⇒ Transport prin curse regulate
- ⇒ Transport prin curse regulate speciale
- ⇒ Transport cu autoturisme în regim de taxi
- ⇒ Transport cu autoturisme în regim de închiriere

(ii) Serviciul de transport public local se organizează și funcționează pe baza următoarelor principii:

- ⇒ promovarea concurenței între operatorii de transport
- ⇒ garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața transportului public local
- ⇒ garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor
- ⇒ rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu al localităților
- ⇒ administrarea eficientă al bunurilor aparținând unităților administrativ-teritoriale
- ⇒ utilizarea eficientă a fondurilor publice
- ⇒ deplasarea în condiții de siguranță și de confort al persoanelor transportate
- ⇒ asigurarea executării unui transport suportabil în ceea ce privește tariful de transport
- ⇒ recuperarea integrală a costurilor de exploatare prin tarife și taxe

⇒ *satisfacerea cu prioritate al nevoilor de deplasare a populației, ale personalului instituțiilor publice și operatorilor economici prin servicii de calitate*

⇒ *dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente*

⇒ *consultarea asociațiilor reprezentative a operatorului de transport și utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind transportul public local*

(iii) Autoritatea deliberativă a autorității publice locale poate elabora și aproba strategiile locale cu privire la dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciului de transport public local, ținând seama de prevederile legislației în vigoare, de documentațiile de urbanism, amenajarea teritoriului și protecția mediului, precum și de programele de dezvoltare economico-socială a autorității publice locale.

Serviciul de transport public local se desfășoară cu respectarea următoarelor obiective:

⇒ *asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local*

⇒ *înființarea de compartimente și servicii de specialitate pentru transport public local*

⇒ *informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local*

⇒ *acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane*

⇒ *corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente*

⇒ *asigurarea continuității serviciilor de transport*

(iv) Autoritatea deliberativă a autorității publice locale are competențe exclusive în ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și coordonarea serviciului de transport public local al localităților, având următoarele atribuții în domeniu:

⇒ *stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii existente*

⇒ *coordonarea proiectării și executiei lucrărilor de investiții, în scopul realizării acestora într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de urbanism, amenajare a teritoriului și de mediu*

⇒ *elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate privind reabilitarea, extinderea și modernizarea sistemelor de salubritate, cu respectarea cerințelor impuse de legislația privind protecția mediului în vigoare*

⇒ *participarea la constituirea unei asociații de dezvoltare intercomunitară, în vederea realizării unor investiții de interes comun din infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului de transport public local, care se realizează în conformitate cu Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare*

⇒ *delegarea gestiunii serviciului de transport public local pe criterii de transparență, competitivitate și eficiență, precum și exercitarea atribuțiilor de administrare asupra bunurilor aparținând patrimoniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale aferente infrastructurii serviciului*

⇒ *contractarea sau garantarea împrumuturilor pentru finanțarea programelor de investiții din infrastructura aferentă serviciului de transport public local, pentru extinderi, dezvoltări de capacități, reabilitări și modernizări*

⇒ *elaborarea și aprobarea caietelor de sarcini și a regulamentelor serviciului, pe baza caietului de sarcini-cadru și a regulamentului-cadru al serviciului de transport public local, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice*

⇒ *stabilirea și aprobarea indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local, după dezbaterile publice a acestora*

⇒ *stabilirea taxelor speciale și aprobarea tarifelor pentru servicii de salubritate, cu respectarea reglementărilor în vigoare*

⇒ *stabilirea, ajustarea ori modificarea tarifelor propuse de operator în conformitate cu normele metodologice elaborate și aprobate de A.N.R.S.C.*

⇒ *medierea conflictelor contractuale dintre utilizatori și operatorul serviciului de transport public local, la cererea oricăreia dintre părți*

⇒ *sancționarea operatorului, în cazul în care acesta nu operează la parametrii de eficiență și calitate la care s-a obligat ori nu respectă indicatorii de performanță ai serviciului de transport public local*

⇒ *monitorizarea și exercitarea controlului cu privire la furnizarea/prestarea serviciului de transport public local*

(v) Gestiunea serviciului de transport public local se realizează în condițiile Legii nr. 51/2006, prin următoarele modalități:

⇒ *gestiune directă*

⇒ *gestiune delegată*

- Alegerea modalitatii de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotarari a autoritatii deliberativa a autoritatii publice locale sau ale asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, după caz, in conformitate cu strategiile si programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti, precum si in conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificarile si completarile ulterioare.
- Indiferent de modalitatea de gestiune adoptata, activitatile specifice serviciului de transport public local se organizeaza si se desfasoară pe baza unui regulament al serviciului si a unui caiet de sarcini, aprobate prin hotărari a autoritatii deliberativa a autoritatii publice locale sau ale asociatiei de dezvoltare intercomunitara, dupa caz, intocmite in conformitate cu regulamentul-cadru al serviciului de transport public local si caietul de sarcini-cadru, elaborate si aprobate de Ministerul Transporturilor, prin Ordin al ministrului acestuia.
- Operatorul trebuie să presteze serviciul de transport public local cu respectarea principiilor universalitatii, accesibilitatii, continuitatii si egalitatii de tratament intre utilizatori.
- Operatorul are obligatia să furnizeze, atat autoritatii publice locale, cat si Ministerului Transporturilor, toate informatiile de interes public solicitate si sa asigure accesul la informatiile necesare, in vederea verificarii si evaluarii functionarii si dezvoltarii serviciului de transport public local, in conformitate cu prevederile regulamentului serviciului de transport public local.
- Operatorul se obliga sa puna in aplicare metode performante de management care sa conduca la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurentiale prevazute de normele legale in vigoare privind achizitiile publice, si sa asigure totodata respectarea cerintelor specifice din legislatia privind protectia mediului.

- Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007 privind aprobarea Normelor metodologice de stabilire, ajustare si modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane

Prin acest act normativ se reglementeaza modul de determinare a tarifelor pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti, prestate de operatori.

- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local se fundamenteaza pe baza cheltuielilor de productie, exploatare, a cheltuielilor de intretinere si reparatii, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat in active corporale si necorporale, a costurilor de protectie a mediului, a costurilor de sanatate si securitatea in munca, a cheltuielilor financiare si includ o cota pentru crearea surselor de dezvoltare si modernizare a sistemelor de utilitati publice, precum si o cota de profit.
- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti se stabilesc, se modifica sau se ajusteaza pe baza solicitarilor operatorilor, in conformitate cu prevederile elaborate si aprobate de autoritatea de publica locala.

Tarifele pentru aceste activitati pot fi modificate in urmatoarele conditii:

⇒ datorita cresterii preturilor de consum: energie, carburanti si alte cheltuieli de exploatare

- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 privind aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local

(i) Regulamentul-Cadru stabileste cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu exceptia transportului public pe caile navigabile interioare, a transportului in regim de taxi si in regim de inchiriere si a transportului cu metroul, definand modalitatile si conditiile – cadru ce trebuie indeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanta, conditiile tehnice, precum si raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizati si utilizatorii serviciilor.

Prevederile acestui regulament-cadru se aplica la:

⇒ *servicii de transport public local de persoane prin:*

- curse regulate efectuat cu autobuze, troleibuze si tramvaie
- curse regulate speciale

⇒ *servicii de transport public local de marfuri in regim contractual*

⇒ *servicii de transport public local de marfuri efectuat cu tractoare cu remorci*

⇒ *servicii de transport public local efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare*

Operatorii serviciului de transport public local, indiferent de forma de proprietate si de modul in care este organizata gestiunea serviciului de transport public local in cadrul autoritatii publice locale, se vor conforma prevederilor regulamentului-cadru.

Conditii tehnice si indicatorii de performanta prevazuti in regulamentul-cadru au caracter minimal.

Consiliile locale, Consiliile județene, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară și Consiliul General al Municipiului București, după caz, pot aproba și alți indicatori de performanță sau condiții tehnice pentru serviciul de transport public local, pe baza unor studii de specialitate, după dezbaterile publice a acestora.

Autoritățile administrației publice locale și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară, după caz, în coordonarea cărora funcționează serviciile de transport public local, stabilesc și aproba strategia de dezvoltare a acestora.

(ii) Caietul de sarcini al serviciului de transport public local a fost întocmit în concordanță cu necesitățile obiective ale Autorității Publice Locale și cu respectarea în totalitate a regulilor de bază prevăzute în caietul de sarcini-cadru și Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local deja elaborat.

Conținutul caietului de sarcini cuprinde activitățile și condițiile tehnice specifice activității serviciului de transport public local, precum și un set de formulare obligatorii, la care au mai fost adăugate și alte formulare necesare pentru efectuarea corespunzătoare a serviciului.

În caietul de sarcini elaborat au fost incluse o serie de cerințe organizatorice minime, care prin respectarea și punerea lor în aplicare pot asigura un serviciu de calitate utilizatorilor serviciului.

În același timp cerințele din caietul de sarcini al serviciului s-au extins atât în sfera obligațiilor cât și răspunderilor personalului cu funcții care concure la siguranța circulației și care au fost incluse în regulamentul serviciului de transport public local.

De asemenea au fost incluse în caietul de sarcini o serie de condiții obligatorii, care privesc funcționarea serviciului atât prin adaptarea cât și prin introducerea în sistem de elemente sau mijloace care să îndeplinească cerințele utilizatorilor și să concure la efectuarea unui serviciu civilizat și de calitate.

Caietul de sarcini va fi supus aprobării Consiliului General al Municipiului București și Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, după caz.

2.3 Gestiunea serviciului integrat de transport public local

Gestiunea serviciului de transport public local se realizează în condițiile Legii nr. 51/2006, prin următoarele modalități:

⇒ gestiune directă;

⇒ gestiune delegată.

Alegerea modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri ale autorității deliberative a autorității publice locale, în conformitate cu strategiile și programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București, precum și în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare.

În prezent gestiunea nu este organizată conform Legii nr. 51/2006, art. 23, alin. 2 conform căruia: gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează prin gestiune directă sau gestiune delegată. Serviciul de transport public local este asigurat în prezent de către RATB în virtutea deciziei nr. 1179/1990 al Municipiului București.

2.4 Finantarea serviciului integrat de transport public local în Municipiul București

Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare efectuării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile proprii ale operatorului care se formează din încasări de la utilizatorii serviciului de transport public ca titluri de călătorie și/sau din subvenții de la bugetul local, calculate ca diferență de tarif.

Finanțarea activității de investiții (reabilitare, modernizare sau dezvoltare) a sistemului de transport public local se face cu fonduri de la bugetul local.

Metodologia de calcul privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor este reglementată de Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor Comunitare - ANRSC care prin ORDINUL 272/2007 emis de aceasta asigură cadrul legal. Potrivit acestora operatorul va asigura corelarea tarifelor de transport cu gradul de confort și siguranța a mijlocului de transport.

La aceasta dată contravaloarea unei călătorii este de:

⇒ 1,3 lei pe linii urbane

⇒ 1,5 lei linii preorășenești

⇒ 3,5 lei pe linii Expres

Vanzarea unei calatorii se face pe tipuri de titluri de calatorie si anume:

⇒ *abonamente*

- *fractionale(de 1,7 si 15 zile)*
- *lunare urbane nominale cu tarif integral si cu tarif redus*
- *lunare nenominale cu tarif integral*
- *lunare nominale preorasenesti cu tarif integral si redus 50%*

⇒ *portofel electronic(incarcata pe cardurile Activ si Multiplu) si calatorii electronice(incarcate pe cardul Multiplu)*

⇒ *biletul unic" RATB – Metrorex*

Potrivit art.14 alin(2) din Ordinul nr. 272/2007 - pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, *"veniturile operatorilor de transport public local de persoane /transportatorilor autorizati se formeaza din incasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentand contravaloarea serviciului prestat si /sau din subventii de la bugetul local calculate ca diferente de tarif, in conditiile legii".*

2.5 Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Operatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului Bucuresti este Regia Autonoma de Transport Bucuresti - RA care s-a constituit pe baza Deciziei Primariei Municipiului Bucuresti nr.1179/10.12.1990 prin reorganizarea Intreprinderii de Transport Bucuresti si in baza careia functioneaza si in prezent.

Capitolul 3

Functionarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiului Bucuresti

3.1 Principii

Serviciul de transport public local se organizează și funcționează pe baza următoarelor principii:

- ⇒ dezvoltarea durabila
- ⇒ autonomia locala și descentralizarea serviciilor
- ⇒ responsabilitatea fata de cetateni
- ⇒ conservarea si protectia mediului inconjurator
- ⇒ asigurarea calitatii si continuitatii serviciului
- ⇒ tarifierea echitabila, corelata cu calitatea si cantitatea serviciului prestat
- ⇒ nediscriminarea si egalitatea de tratament al utilizatorilor
- ⇒ transparenta, consultarea si antrenarea in decizii a cetatenilor
- ⇒ administrarea corecta și eficienta a bunurilor din proprietatea publica sau privată a unitatilor administrativ-teritoriale si a banilor publici
- ⇒ securitatea serviciului

3.2 Obiective

Strategiile serviciului de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti va urmari, in principal, urmatoarele obiective:

- ⇒ imbunatatirea conditiilor de viata ale populatiei
- ⇒ sustinerea dezvoltarii economico-sociale a localitatilor
- ⇒ promovarea calitatii si eficientei serviciului de transport public local
- ⇒ stimularea mecanismelor economiei de piata
- ⇒ dezvoltarea durabila a serviciului
- ⇒ gestionarea serviciului de transport public local pe criterii de transparenta, competitivitate si eficienta
- ⇒ promovarea programelor de dezvoltare și reabilitare a sistemului de transport public local, pe baza unui mecanism eficient de planificare multianuală a investitiilor
- ⇒ protectia si conservarea mediului inconjurator si a sanatatii populatiei
- ⇒ consultarea cu utilizatorii serviciului de transport public local, in vederea stabilirii politicilor si strategiilor locale si regionale in domeniu
- ⇒ adoptarea normelor locale referitoare la organizarea si functionarea serviciului de transport public local, precum si a procedurilor de delegare a gestiunii acestuia
- ⇒ informarea periodica a utilizatorilor asupra politicilor de dezvoltare a serviciului de transport public local
- ⇒ respectarea cerintelor din legislatia privind protectia mediului referitoare la transportul public local

3.3 Realizarea Serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Regia Autonoma de Transport Bucuresti, in baza Legii nr.92/2007 cu modificarile si completarile ulterioare precum si a reglementarilor in vigoare isi desfasoara activitatea de exploatare pe baza programului de transport (circulatie) aprobat de Autoritatea Publica Locala in speta Consiliul General al Municipiului Bucuresti.

Reteaua de transport din Bucuresti este printre cele mai dense din Europa si transporta cca **2,26 milioane de pasageri pe zi** prin curse regulate pe cele:

- ⇒ 107 linii de autobuz (din care 10 linii preorasenesti, Bucuresti – Judetul Ilfov si 26 de linii de noapte)
- ⇒ 17 linii de troleibuz
- ⇒ 24 de linii de tramvai (incluzand metroul usor)

De asemenea, RATB efectueaza curse ocazionale si curse turistice de transport public de persoane.

Desfasurarea Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti se realizeaza, avand ca rezultat urmatoarele date prezentate astfel:

1. Aria deservita = 429 km ² , din care:	
(a) zona urbana	228
(b) densitate retea(km/kmp)	2.05

(c) tramvaie	1.25
(e) troleibuze	0.66
(f) autobuze	2.9
(g) zona preoraseneasca	0.05

AMRSP

Capitolul 4

Activitatea AMRSP de urmarire a aplicării reglementarilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local

4.1 Activitatea de reglementare

Statutul Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice București – AMRSP aprobat prin Hotărârea CGMB nr. 339/2009 și nr.112/2012 prevede în Capitolul 1, la art.4 ca „Instituția elaborează și prezintă autorităților publice locale ale Municipiului București, propuneri de reglementări locale și proceduri pentru aplicarea normelor naționale și locale, monitorizează și realizează coordonarea aplicării acestora, pentru ca serviciile să satisfacă necesitățile utilizatorilor.

În baza prevederilor Legii nr.92/2007 privind transportul public local și Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului – Cadru și Caietul de Sarcini – Cadru ale Serviciului, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice în colaborare cu operatorul actual al Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București, Regia Autonomă Transport București-RATB, au elaborat Regulamentul Serviciului de Transport Public Local și a Caietului de sarcini al serviciului, ca documente de reglementare locală, esențiale pentru creșterea calității Serviciului de Transport Public Local în Municipiul București.

Proiectul în forma finală a celor două documente au fost transmise de AMRSP la Primăria Municipiului București, Direcția Generală Infrastructură și Servicii, cu adresa nr. 1173217/12.07.2013, în vederea supunerii spre aprobare la Consiliul General al Municipiului București.

Organizarea, funcționarea și exploatarea Serviciului de Transport Public Local, se face în condițiile prevăzute de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, cât și legii specifice – Legea Serviciilor de Transport Public Local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Până la aprobarea celor două proiecte privind „Regulamentul” și „Caietul de sarcini”, monitorizarea Serviciului Public de Transport Local se face în concordanță cu prevederile Regulamentului-Cadru pentru efectuarea Transportului Public Local și a Caietului de sarcini-cadru al Serviciului de Transport Public Local, aprobat prin Ordin al ministrului transporturilor nr. 972/2007.

În cadrul Regulamentului Serviciului de Transport Public Local au fost stabiliți următorii indicatori de performanță:

INDICATORI DE PERFORMANTA	
I.1	Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea Programului de circulatie;
I.2	Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului, dintre care:
a.	<i>numarul de reclamatii justificate</i>
b.	<i>numarul de reclamatii rezolvate</i>
c.	<i>numarul de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termenele legale</i>
I.3	Despagubirile platite de catre operatorii de transport/transportatorii autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu privind desfasurarea transportului
I.4	Nerespectarea abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale
I.5	Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.
I.6	Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie;
I.7	Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori;
I.8	Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie
I.9	Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 de ore
I.10	Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la indicatorii I.8 si I.9

4.2 Monitorizarea indicatorilor de performanta pentru Serviciul Integrat de transport Public Local in Municipiul Bucuresti

În anul 2013, personalul de specialitate din cadrul *Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local* al AMRSP a verificat, conform Programului de monitorizare transmis la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele locatii:

- Departamentul de Exploatare si Siguranta Circulatiei – DESC

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

- ⇒ *centralizatorul privind repartizarea parcului de vehicule*
- ⇒ *diagrama de circulatie pentru transport rutier si cel electric*

În urma analizei documentelor s-a convenit ca:

- ⇒ *formularele utilizate sa ramane aceleasi, stabilindu-se ca orice modificare adusa la acesta sa fie transmisa spre consultare si AMRSP cu respectarea prevederilor din Regulamentul Serviciului de Transport Public Local si a Caietului de Sarcini deja acceptate de comun acord si care urmeaza a fi aprobate prin Hotarare a CGMB*

- Serviciul Dispecerizarea Circulatiei

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

- ⇒ *situatia evenimentelor produse in intervalul 24 de ore*
- ⇒ *registrul trafic – evenimente grave*
- ⇒ *registrul trafic – evenimente mijlocii*
- ⇒ *registrul trafic – evenimente usoare*
- ⇒ *linii afectate la orele de raportare*
- ⇒ *linii afectate intre orele de raportare*
- ⇒ *registrul semicurse pierdute*

În urma analizei documentelor mentionate mai sus, s-au convenit ca:

- ⇒ *programele pe calculator folosite in derularea procesului de dispecerizarea necesita unele imbunatatiri si adaptari la noile cerinte ale transportului urban actual in sensul de a prelua si furniza cat mai rapid informatiile din trafic factorilor responsabili, in vederea luarii cat mai rapid a unor decizii*

- Serviciul Programare

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ *modul in care operatorul elaboreaza programul de transport public local prin curse regulate*
- ⇒ *probleme care concura la nerealizarea programul de transport public local prin curse regulate*
- ⇒ *factorii care influenteaza calitatea*

În urma analizei s-a constatat următoarele:

- ⇒ *Obiectivul principal in programare (planificare tactica) il constituie tinta care trebuie atinsa de operator si anume, de a asigura deplasarea utilizatorilor serviciului de transport public local, in timp util si in conditii de securitate, cu indeplinirea cerintelor de calitate, confort si la un tarif suportabil*

- Serviciul Buget Analize Economice

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ *modul în care s-a fundamentat și elaborat tariful, pe baza căruia este prestat Serviciul Public de Transport Local prin curse regulate*

În urma analizei s-a constatat următoarele:

- ⇒ *Tariful practicat de operator (RATB) la această dată, este tariful aprobat in 2008 si care a fost ajustat în conformitate cu ORDINUL nr. 272 din 12 decembrie 2007, pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane si care au fost elaborate în conformitate cu prevederile art. 20 alin. (5) lit. b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007*

- Serviciul Contabilitate.

Conform „Fișei de Inspecție” s-a dispus:

- ⇒ *analizarea si verificarea, în data de 12.12.2013, a indicatorului I.5 - „Despăgubirile plătite de către operatorul de transport pentru nerespectarea condițiilor de calitate si de mediu privind desfășurarea transportului”*

În urma analizei, s-au constatat următoarele:

⇒ Sumele cu care se înscrie operatorul considerate despăgubiri, nu sunt clar evidenciate, în sensul de a atribui valori corecte indicatorului de performanță, sunt necesare unele lămuriri. În acest sens AMRSP a solicitat operatorului o listă cu toate aceste despăgubiri plătite, în scopul de a delimita clar despăgubirile aferente indicatorului I.5

-Uzina de Reparatii „Atelierele Centrale Bucuresti

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ construcția și modernizarea de tramvaie
- ⇒ executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare
- ⇒ confecționarea și repararea pieselor de schimb și subansamblelor

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat următoarele:

- ⇒ Uzina are capacitatea la aceasta dată prin linia de fabricație creată în regie proprie, să producă tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborâtă

În cursul anului 2013, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programului de monitorizare transmis la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele autobaze:

- Autobaza Nordului.

Conform „Fișei de Inspecție”, au fost verificate următoarele documente:

- ⇒ registru trafic
- ⇒ foi de parcurs
- ⇒ program de transport
- ⇒ documentele obligatorii pe care trebuie să dețină conducătorul mijlocului de transport în comun

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-au constatat următoarele:

- ⇒ există o evidență a întregului parc auto de 102 autobuze cu datele de identificare (număr de inventar, data punerii în circulație, date tehnice și de confort ale acestora), precum și toate informațiile care atestă menținerea în exploatare a autobuzelor

- Autobaza Titan

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

- ⇒ registru trafic
- ⇒ diagrama de circulație pentru transport rutier
- ⇒ program de transport

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-au constatat următoarele:

- ⇒ circuitul documentelor precum și procedura folosită asigură o bună urmărire a întregului proces de exploatare zilnic a parcului
- ⇒ extragerea de date necesare monitorizării este accesibilă atât la nivel de autobază cât și la nivel centralizat, programul informatic existent fiind unul comun

- Autobaza Obregia

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ modul în care operatorul prestează serviciul de transport public local
- ⇒ modul de urmărire a întregului proces de exploatare a parcului auto existent
- ⇒ înregistrarea datelor rezultate din procesul de exploatare și circuitul acestora

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat următoarele:

- ⇒ sunt necesare luarea unor măsuri în ce privește procurarea atât a aplicațiilor necesare desfășurării procesului folosite în sistem, cât și efectuarea unor studii care să permită o readaptare a rețelei de transport la solicitările utilizatorului, ținând cont că în ultimii ani au avut loc transformări esențiale în dinamica demografică, restructurărilor din economie la nivelul Municipiului București

- Autobaza Ferentari

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele :

- ⇒ repartitia parcului de vehicule
- ⇒ registrul cu programul de prestații parc de zi, parc sâmbătă și parc duminică
- ⇒ diagrama liniei 232

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat următoarele:

⇒ Dispecerizarea lor poate fi facuta mult mai eficient prin activarea programului Thoreb, program care poate asigura toate datele necesare unei exploatare, dispecerizari si planificari eficiente a traficului, precum si corelarea acestuia cu alte retele de transport existente pe raza Municipiului Bucuresti

- Autobaza Alexandria

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ parcul existent aflat in exploatare
- ⇒ distributia acestuia pe fiecare linie
- ⇒ diagrame de lucru
- ⇒ programele de circulatie

In urma analizei documentelor mentionate mai sus s-a constatat urmatoarele:

⇒ Graficele de iesire in traseu impune o anumita strictete in ce priveste respectarea acestora, cu toate ca la aceasta data autobaza se confrunta cu o problema in ceea ce priveste incadrarea in grafice la orele de iesire in trafic a autobuzelor, cand frecventa de iesire este de 36 secunde (04.30-06.00 si 12.30-14.30). Problema consta in faptul ca semaforul instalat la intersectia Sos. Alexandriei cu Strada Ion Conea, nu functioneaza, fapt care ingreuneaza iesirea autobuzelor in trafic prin folosirea indicatorului „cedeaza trecerea”

- Autobaza Pipera

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ date cu privire la situatia parcului
- ⇒ registrele cu documentele primare care stau la baza desfasurarii programului de exploatare a parcului
- ⇒ documentele obligatorii pe care trebuie sa le detina conducatorul la bordul vehiculului

In urma analizei documentelor mentionate mai sus s-a constatat faptul ca la aceasta data opereaza in paralel cu operatorul existent (RATB), pe anumite sectoare de traseu, operatori de transport in regim de taxi (maxi-taxi) altii decat RATB, folosind acelasi indicativ. In acest sens poate fi dat ca exemplu traseul RATB „449”, care este dublat in zona Corbeanca, de un alt traseu care se executa de un operator privat in regim de taxi, purtator al aceluiasi indicativ de linie „449” si care creeaza confuzie in randul calatorilor

- Autobaza Floreasca

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ date cu privire la parcul existent aflat in exploatare
- ⇒ distributia acestuia pe fiecare linie
- ⇒ programele de circulatie

In urma analizei documentelor mentionate mai sus s-a constatat faptul ca autobaza este organizata astfel incat fluxul creat, permite ca dupa terminarea programului de lucru, mijloacele de transport sa beneficieze de salubritatea salonului, de recapatarea aspectului ingrijit al exteriorului si nu in ultimul rand de verificarea starii tehnice

- Autobaza Militari

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

- ⇒ registrele care contin date cu privire la realizarile programului de exploatare tehnica
- ⇒ registrele care contin date cu privire la realizarile programului de exploatare comerciala

In urma analizei documentelor mentionate mai sus s-a constatat faptul ca autobaza este organizata si dispune de intregul flux operational atat scriptic cat si factic, astfel incat orice activitate se desfasoara pe baza unor proceduri stabilite

În cursul anului 2013, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programului de monitorizare transmis la RATB, indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în urmatoarele depouri:

- Depoul Titan

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

- ⇒ registrul cu situatia miscarii zilnice a vagoanelor pe trasee
- ⇒ registrul cu foi de parcurs pe zile, confirmate de personalul participant si responsabil cu activitatea de intretinere miscare si exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspectia

⇒ *diagrama de circulatie*

⇒ *programul de circulatie*

In urma analizarii documentelor mentionate mai sus s-au constatat urmatoarele:

⇒ *Starea tehnica a parcului este corespunzatoare cu vechimea acestuia, volumul lucrarilor de intretinere si reparatii necesar mentinerii parcului de tramvaie in exploatare (cu respectarea indicilor de calitate si de siguranta in exploatare),este de amploare asa cum reiese din inregistrările zilnice de interventii (defectiuni,interventii cu caracter tehnic,etc.)*

- Depoul Vatra Luminoasa

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

⇒ *procedura RATB „Prevenirea si tratarea evenimentelor de circulatie”*

⇒ *registrul trafic*

⇒ *registrul semicurse pierdute*

⇒ *programul de circulatie*

In urma analizarii documentelor mentionate mai sus s-a convenit urmatoarele:

⇒ *vehiculele inlocuite sa fie evidentiate separat intr-un tabel, care sa cuprinda date de identificare a vehiculului si motivul inlocuirii(defectiuni tehnice,accidente,alte cauze)*

- Depoul Colentina

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele documente:

⇒ *registru cu foi de parcurs calculate pe zile, confirmate de personalul participant si responsabil cu activitatea de intretinere, miscare si exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspectia*

⇒ *registrul cu situatia miscarii zilnice a vagoanelor pe trasee*

⇒ *diagrama de circulatie pentru liniile 14 si 16*

⇒ *programul de circulatie*

In urma analizarii documentelor mentionate mai sus s-a constatat faptul ca depoul nu a beneficiat de modernizari, starea tehnica a parcului este corespunzatoare cu vechimea acestuia, de unde si volumul lucrarilor de intretinere si reparatii necesar mentinerii parcului de tramvaie in exploatare (cu respectarea indicilor de calitate si de siguranta in exploatare), este de amploare asa cum reiese din inregistrările zilnice de interventii(defectiuni,interventii cu caracter tehnic,etc.).

- Depoul Berceni

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *registru trafic*

⇒ *programul de transport*

⇒ *diagramele de lucru*

In urma analizarii documentelor mentionate mai sus s-a constatat urmatoarele:

⇒ *In cadrul depoului se executa Inspectiile Tehnice Periodice(ITP) atat pentru parcul propriu cat si pentru troleibuzele din celelalte depouri, cu respectarea tuturor reglementarilor in vigoare*

- Depoul Alexandria

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *situatia parcului de vehicule la data 05.09.2013*

⇒ *situatia starii tehnice a vagoanelor, gestiunea si distributia acestora la data 05.09.2013*

⇒ *diagramele liniilor 41,32,11 si 8, valabile de la data de 17.06.2013*

- Depoul Bujoreni

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *registru trafic*

⇒ *diagrama de lucru*

⇒ *programul de transport*

In urma analizarii documentelor mentionate mai sus s-a constatat faptul ca documentele verificate, genereaza suficiente date, care prin centralizarea si evaluarea lor pot oferi o imagine a evolutiei in sens pozitiv sau negativ a indicatorilor de performanta.

- Depoul Victoria

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *registru cu planificarea parcului*

⇒ *registru cu documentele care au stat la baza întregului proces de exploatare a parcului*

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat faptul că depoul nu a beneficiat de modernizări, nu dispune de un sistem de monitorizare în timp real a întregului parc de vagoane aflat în traseu (transponder) de unde și imposibilitatea de a culege informațiile utile în timp real, o astfel de aplicație (existența deja la alte depouri) poate rezolva suficiente probleme apărute în traseu

- Depoul Bucureștii Noi

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *registrele cu foi de parcurs zilnice*

⇒ *registrele cu evenimente de circulație*

⇒ *programul de transport*

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat faptul că depoul dispune de aceeași organizare ca și celelalte depouri, în ce privește întreținerea zilnică, cât și pentru intervențiile cu caracter tehnic

- Depoul Militari

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *structura parcului existent*

⇒ *modul de desfășurare a activității de exploatare a parcului*

⇒ *programul de transport*

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat următoarele:

⇒ *Registrele puse la dispoziție au evidențiat faptul că, activitatea ce se desfășoară zilnic, are la bază un program de lucru și un program de circulație adaptat la nivelul și dinamica cererii, cu scopul de a utiliza întreaga capacitate de transport*

- Depoul Giurgiului

Conform „Fișei de Inspecție” s-au verificat următoarele:

⇒ *registrele cu foi de parcurs*

⇒ *registrele cu evidența defectiunilor*

⇒ *rapoartele zilnice cu evenimente din trafic*

⇒ *documentele care au stat la baza efectuării programului de transport*

În urma analizei documentelor menționate mai sus s-a constatat următoarele:

⇒ *Depoul a fost inclus în programul de modernizare, a beneficiat atât de o logistică nouă, în ce privește partea de exploatare comercială, cât și de dotări tehnice la rețeaua de alimentare cu energie electrică, cale de rulare, vagoane etc*

Datele raportate de operatori pentru anul **2012** și anul **2013** sunt sintetizate în tabelul de mai jos:

Nr. crt	Denumire indicator de performanță	U.M	Valori a indicatorilor de performanță realizați	
			2012	2013
1	I.1-Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	99,57	99,93
2	I.2-Numarul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:	nr.	1792	2173
	a)numarul de reclamații justificate.	nr.	572	203
	b)numarul de reclamații rezolvate.	nr.	1792	2152
	c)numarul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale.	nr.	-	21
3	I.3-Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 ,Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.	%	98,66	99,86

4	I4-Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori	ani	5,74	10,92
5	I5 -Despagubiri platite de catre operatorii de transport/transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transportului	lei/10 ⁶ km	210003,9	1946,54
6	I6-Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale.	nr./10 ⁶ km	3	1
7	I7-Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat.	nr./10 ⁶ km	5,64	3,34
8	I8-Numar de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	nr.	87446,5	53091
9	I9-Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore.	nr.	2	14
10	I10-Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la I8 si I9.	nr.	-	-

Evolutia indicatorilor de performanta a serviciului va reflecta modul in care operatorul furnizeaza utilizatorilor serviciul public de transport local, dar vor avea o contributie esentiala pentru stabilirea unor standarde de performanta pe care operatorul serviciului va trebui sa le realizeze, intr-o perioada de timp definita, in baza performantelor realizate in perioada monitorizata, ca standarde de baza.

I.1 Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie

Se constata o crestere a numarului de mijloace de transport participante la programul de circulatie. Procentual cresterea este de **0,36%** fata de anul precedent si este rezultatul unei mai bune organizari a operatorului. Fiind un indicator de performanta ce priveste ca sector de activitate, sectorul de exploatare a parcului de vehicule activ aflat in dotare, trebuie tinut cont si de vechimea parcului activ actual, modul in care s-au efectuat lucrarile de intretinere si reparatii si sumele alocate acestei activitati, finantarea activitatii de investitii in ce priveste inoirea parcului, modernizarea cailor de rulare si a liniilor de contact si alti factori, fara a omite si cazurile de imobilizari datorate unor acte de vandalism din partea utilizatorilor, asupra mijloacelor de transport.

I.2 -Numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului dintre care:

a) nr.de reclamatii justificate

b) nr. de reclamatii rezolvate

c) nr. de reclamatii la care calatorii nu au primit raspuns in termene legale

Indicatorul de performanta este unul de perceptie si exprima gradul de satisfactie a utilizatorului. Daca in anul 2012 numarul de reclamatii justificate privind calitatea serviciului au fost de 572, in anul **2013** RATB s-a inregistrat cu un numar **203** reclamatii justificate, fapt care confirma o crestere a calitatii serviciului oferit utilizatorilor.

Reclamiile inregistrate de utilizatori la RATB au avut ca teme urmatoarele:

⇒ comportamentul salariatilor operatorului care participa la programul de transport

⇒ confortul nesatisfacator al mijloacelor de transport, aclimatizare-aer conditionat

⇒ starea tehnica si de salubritate a salonului interior/exteriorul mijloacelor de transport

⇒ lipsa de informare a calatorilor privind itinerariile si programul de succedare in statii a mijloacelor de transport

⇒ neajunsuri privind activitatea comerciala (nr. insuficient de puncte de eliberare titluri de calatorie si incarcare carduri)

⇒ securitatea calatorilor

I.3 - Numarul autovehiculelor atestate Euro 3 Euro 4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie

Indicatorul de calitate are efect imediat asupra calitatii mediului, dar si al sigurantei in exploatare

In anul 2013 la acest indicator RATB se inregistreaza cu o crestere de **0,20%** fata de anul 2012 ceea ce justifica o evaluare atenta a parcului activ. Eliminarea din parc a mijloacelor de transport poluante, a determinat aceasta crestere. De aceea se impune ca analiza sa se faca cu respectarea tuturor actelor normative interne cat si a Directivelor Europene. Atingerea unui prag redus de poluare in activitatea de exploatare este strans legata atat capacitatea financiara de modernizare a parcului, cu vehicule noi nepoluante, cat si de asigurare a stocurilor de solutii antipoluante pe baza de uree(AdBlue) folosite zilnic in activitatea de exploatare, la vehiculele dotate cu instalatii de reducerea noxelor.

I.4 - Vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori

La acest indicator de performanta se impune o analiza pe tipuri de transport avand in vedere ca fiecare tip de transport(autobuz-troleibuz-tramvai) au durate normale de utilizare diferite conf H.G.2139/2004. Pentru evaluarea acestui indicator sunt necesare informatii care pot fi puse la dispozitia AMRSP de catre operator, anual dupa efectuarea exercitiului de inventariere a parcului mijloacelor de transport. Aceasta analiza trebuie facuta pe tipuri de transport pentru a avea o imagine clara a starii actuale a parcului in ce priveste vechimea.

Tip transport	Vechimea parcului(ani)		
	Anul 2012 [ani]	Anul 2013 [ani]	Durata normala de utilizare conf H.G.2139/2004 [ani]
Tramvai	-	16,32	12-18
Troleibuz	-	10,65	6-10
Autobuz	-	5,78	4-8

Evaluarea indicatorului s-a facut fara a neglija faptul ca o serie de mijloace de transport (tramvai) au beneficiat de modernizari prelungind-se astfel durata de viata. Mentinerea in functiune a mijloacelor de transport cu duratele normale de utilizare expirate, s-a facut cu respectarea prevederile legale (raport tehnic intocmit de organisme certificate) precum si conditiile in care se pot prelungi duratele de functionare, fara a afecta siguranta si securitatea calatorilor.

Daca la transportul auto valoarea indicatorului se afla in limita de durata normala, nu acelasi lucru se poate observa la transportul cu troleibuz, unde vechimea(ani) a mijloacelor depaseste pe cea permisa de catalog.

Factorii care pot influenta indicatorul cu efect imediat asupra calitatii serviciului sunt urmatoarii:

⇒ financiari (lipsa surselor de finantare necesare lucrarilor de investitii, modernizari si de reparatii, atat a parcului activ cat si a cailor de rulare, linii de contact substatii de tractiune, etc)

⇒ caile de rulare care nu au capacitate de a asigura un trafic fluent si nici o stare tehnica corespunzatoare

I.5 - Despagubiri platite de catre operatorii de transport/transportatori autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transportului

Valorile se vor stabili in momentul in care AMRSP va intra in posesia datelor din care se reiasa sumele pe care operatorul le plateste sub forma de despagubiri atunci cand calitatea serviciului este afectata

Din verificarile facute la operator, s-a constatat ca acesta nu detine o situatie din care pot fi extrase numarul sau valorile despagubirilor privind abaterile pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea transportului. Asadar s-a convenit de comun acord cu operatorul, ca sumele platite ca despagubiri in ce priveste nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu pentru desfasurarea serviciului de transport sa se constituie si se includa in liste separate usor de identificat.

I.6 - Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale

Fata de anul 2012, cand numarul de abateri constatate si sanctionate de prsonalul imputernicit privind respectarea prevederilor legale a fost de 3 abateri in 2013 operatorul s-a inregistrat cu o singura abatere. Deci se poate trage concluzia ca prin masurile luate s-a diminuat numarul de cazuri

I.7 - Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat

Daca in anul 2012 la indicatorul de performanta I.7, operatorul se inregistra cu 5,64 accidente de circulatie la un milion de km efectivi parcursi, in anul **2013** numarul acestora a scazut la **3,34** accidente pe milion de km efectivi parcursi

Cauzele principale care pot influența indicatorul sunt următoarele:

- ⇒ condiții meteo nefavorabile
- ⇒ dotare necorespunzătoare și stare tehnică precară a mijloacelor de transport
- ⇒ indisciplina din partea personalului de bord
- ⇒ sisteme de comandă și acționare defecte
- ⇒ cale de rulare degradată și porțiuni de șină cu uzură mare
- ⇒ linie de contact pentru alimentare cu tensiune uzată

I.8 - Numarul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

Evoluția indicatorului pune cel mai bine în evidență modul în care activitatea de exploatare a parcului s-a desfășurat

Valorile realizate la programul de transport pentru indicatorul I.8 în perioada 2012-2013

	Perioada monitorizată	
	2012	2013
Numar curse programate	4 196 110	4 198 663
Numar curse pierdute	87 446	53 091
Valoare indicator realizată (%)	2,08	1,26

Valorile realizate la programul de transport în anul 2012 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport

Nr.crt	Tip de transport	Numar de curse planificate conf.program (curse)	Numar de curse pierdute la realizări conf.raportarilor (curse)	Valoare Indicator de performanță (%)
0	1	2	3	4(col.3/col.2)
1	Tramvai	936125	13766	1,47
2	Troleibuz	714947	14607	2,04
3	Autobuz	2545038	59073	1,41
4	Total general	4196110	87446	2,08

Valorile realizate la programul de transport în anul 2013 pentru indicatorul I.8 - pe tipuri de transport

Nr. crt	Tip de transport	Numar de curse planificate conf.program (curse)	Numar de curse pierdute la realizări conf.raportarilor (curse)	Valoare Indicator de performanță (%)
0	1	2	3	4(col.3/col.2)
1	Tramvai	952631	7436	0,78
2	Troleibuz	707916	8646	1,22
3	Autobuz	2538116	37009	1,46
4	Total general	4198663	53091	1,26

Evoluția indicatorului I.8 - "Numarul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație", în perioada monitorizată este una pozitivă și se traduce în reducerea numărului de curse pierdute.

Dacă în anul 2012 operatorul se înregistrează la acest indicator cu un număr de 87446 curse pierdute, în anul 2013 se înscrie cu un număr de 53091 curse pierdute, ceea ce înseamnă că printr-o evaluare corectă a deficiențelor care au condus la nerealizări, corelat cu un management mai eficient au făcut ca valoarea indicatorului să se apropie de potențialul actual al operatorului (vezi Fig. 1)

Scăderea este una semnificativă și este rezultatul unei mai bune organizări interne, precum reducerea influențelor factorilor externi.

Factorii ce pot influența evoluția indicatorului de performanță al serviciului sunt:

- ⇒ financiar
- ⇒ dotarea tehnică actuală
- ⇒ resursa umană

I.9 - Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore

Este un indicator specific curselor inter-județene.

La transportul public local prin curse regulate operatorul are asigurate conditii si dispune de alternative. In conditiile in care din motive diverse(lucrari edilitare, avarii la retelele de uilitati,etc.) un traseu(sau segment de traseu) a fost suspendat, sunt aigurate conditii pentru preluarea fluxului de calatori afectati prin solutii de provizorat.

I.10 - Numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la I.8 si I.9

Indicatorul poate capata relevanta atunci cand marimile sau valorile care sunt luate in calcul, sunt reale. Pentru a avea o imagine clara asupra numarului de calatori afectati de I8 si I9 sunt necesare evaluari corecte a numarului de calatori transportati.Acesta inseamna ca operatorul sa dispuna de un sistem video pe fiecare mijloc pentru numararea si cuantificarea calatorilor (care sa functioneze permanent) si interconectat cu sistemul de validare a titlurilor de calatorie.

Volumul de calatori care au tranzitat salonul (in orice moment) mijlocului de transport pe fiecare zi pe orice linie, tip de transport, confirma consumarea serviciului. In acest sens pana la evaluarea si cuantificarea indicatorului, operatorul va fi obligat ca in termen de un an, sa reactiveze sistemului deja existent.

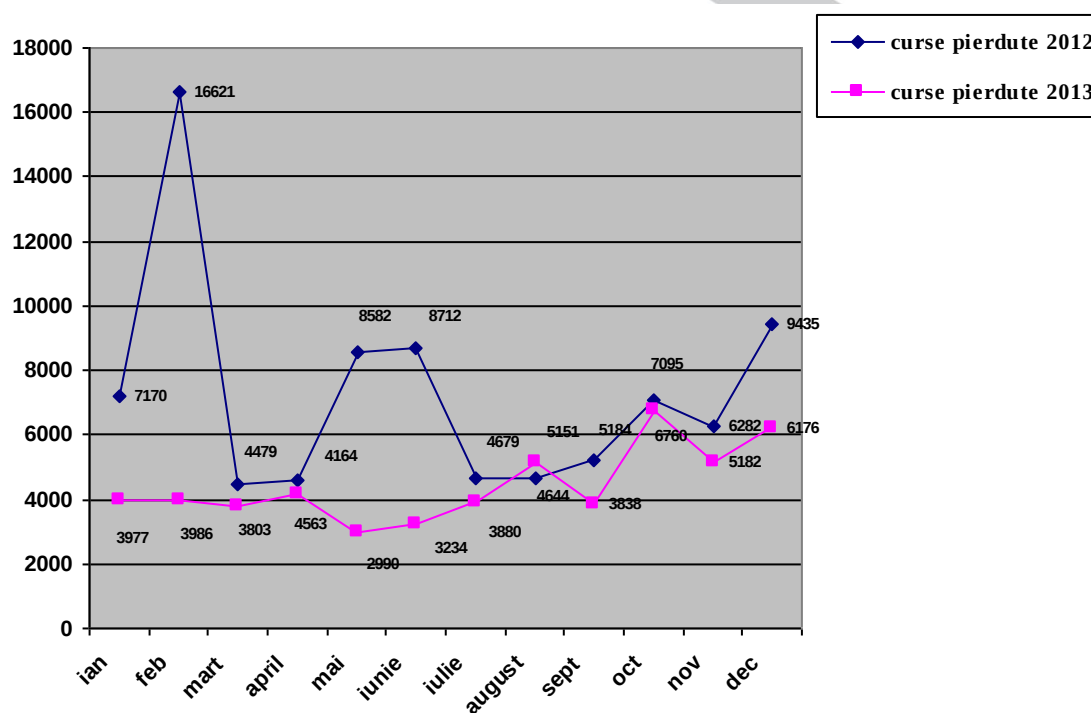


Fig.1 - Grafic cu evolutia curselor pierdute 2012-2013

Capitolul 5

Starea actuala a sistemului

Sistemul se confrunta cu o serie de probleme legate atat de starea tehnica a parcului aflat in dotare cat si a cailor de rulare. Daca la transportul pe pneuri (autobuz-troleibuz) calea de rulare permite o deplasare a mijloacelor de transport in functie de trafic, la transportul pe sina lipsa investitiilor in ce priveste modernizarea la calea de rulare, face ca pe anumite tronsoane deplasarea vagoanelor sa fie lenta cu efecte negative asupra programului de circulatie, cat si asupra mediului inconjurator (zgomot peste limitele admise in zonele urbane).

La aceasta data situatia liniilor de tramvai se prezinta astfel:

Artera	LT (sina tramvai- metri)	Lungimi – mcd (metri cale dubla)	Linii tramvai
Bd. Vasile Milea	1441	361	1,11,35
	1442	339	1.11.35
Str. Barbu Vacarescu	1443	4199	5
Str. Putul Lui Craciun	1815	372	42
Bd. Expozitiei	1425	766	42
Bd. Gloriei	1422	1059	24
	1810	113	24
Bd. I. Mihalache	1423	1913	24,42,45
	1405	877	24,42,45
Bd. Bucurestii Noi	1418	120	24
	1419	44	24
	1420	605	24
	1421	1465	nu se circula
Calea Grivitei	1822	237	-
Bd. Ferdinand	1200	446	14
	1233	926	14
Sos. Pantelimon	1230	551	14,36,46
	1222	870	14,36,46
	1235	372	14,36,46
	1201	1909	nu se circula
	1240	-	nu se circula
Calea Calarasi	1209	686	14,40,56
	1206	1384	40,56
Bd. Basarabia	1205	1735	40,56
	1236	1030	14,40,46,56
	1237	1046	36,46,56
Bd. Chisinau	1238	922	14,36,46
Str. Lizeanu	1122	397	16
Str. Maica Domnului	1124	1377	16,36
Str. Reinvierii	1151	490	36
Str. Ziduri Mosi	1155	933	36
	1154	90	36

Bd. Pache Protopopescu	1232	1019	nu se circula
Str. Vasile Lascar	1138	1006	16
Str. Traian	1208	622	14
Sos. Petricani	1126	3173	16,36

La aceasta data situatia patrimoniala a parcului de vehicule administrat de RATB care asigura prestarea Serviciului de Transport Public Local se prezinta astfel :

Tramvai		Troleibuz		Autobuz	
Parc inv.	Parc.activ	Parc inv.	Parc.activ	Parc.inv	Parc. activ
481	324	297	182	1147	864

Din cauza lipsurilor la capitolul materiale de intretine la liniile de contact, exploatarea parcului are de suferit iar efectele se regasesc in nerealizari la program.

Vechimea parcului si dotarile mijloacelor de transport constituie un alt impediment in prestarea unui serviciu de calitate. Daca la transportul cu autobuz vechimea parcului este la acesta data de 6 ani si 7 luni la troleibuz si tramvai este de 11,15 ani si respectiv 16,98 ani. Asadar uzura tehnica si morala a parcului, coroborata cu lipsa de finantare in ce privesc investitiile in modernizari si inlocuiri de mijloace de transport, nu fac decat sa scada calitatea serviciului prestat si sa creasca nemulțumirea utilizatorilor.

In tabelul de mai jos sunt prezentate valorile privind vechimea parcului comparativ cu duratele normale de utilizare prevazute in HG 2139/2004:

Tip transport	Vechimea parcului(ani)		
	Anul 2012 [ani]	Anul 2013 [ani]	Durata normala de utilizare conf H.G. 2139/2004 [ani]
Tramvai	-	16,98	12-18
Troleibuz	-	11,15	6-10
Autobuz	-	6,5	4-8

Dotarile din autobaze si depouri prin care se asigura intretinerea si repararea parcului activ de mijloace de transport nu se ridica la nivelul cerintelor actuale fiind grevate de o multitudine de lipsuri. De asemenea, liniile de salubritate care asigura intretinerea zilnica a salonului mijlocului de transport, necesita dotari.

Capitolul 6

Concluzii AMRSP

Rezultatele activitatii de monitorizare, evaluare, concluzii si propuneri au fost incluse in rapoartele lunare insusite de RATB.

In urma activitatii de monitorizare desfasurata de AMRSP, s-au constatat o serie de probleme cu care se confrunta la aceasta si anume:

- ⇒ necesitatea modernizarii actualului parc de vagoane si continuarea programului de fabricatie a tramvaielor Bucur LF;
- ⇒ stabilirea unor locatii pentru terminalele intermodale cu asigurarea conditiilor specifice de functionare;
- ⇒ implementarea facilitatilor specifice pentru transportul public (benzi proprii, semaforizare preferentiala) cu scopul de a imbunatatii performantele pe rute, fapt prevazut si in Programul integrat de gestionare a calitatii aerului in Municipiul Bucuresti;
- ⇒ achizitionarea unui sistem automat de monitorizare si dispecerizare in timp real, pentru informarea calatorilor in vehicule, statii si terminale;
- ⇒ diversificare capacitatii de transport cu autobuze prin achizitionarea unor autobuze articulate sau/si inibus-uri pentru liniile unde sunt solicitari peste sau sub capacitatile existente;
- ⇒ studii in vederea identificarii zonelor de conflict si a masurilor optime de deblocare in caz de incidente sau evenimente care afecteaza sistemul de transport urban in special cele electric;
- ⇒ introducerea obligativitatii in ce priveste validarea pentru toate categoriile de utilizatori, in scopul determinarii exacte a cererii de transport;
- ⇒ implementarea unui sistem de securitate in toate mijlocele de transport public precum si in unitatile RATB in scopul evitarii actelor de violenta si de distrugere;
- ⇒ modernizarea cailor de rulare in vederea reducerii nivelului de zgomot si vibratii;
- ⇒ implementarea unor strategii de dezvoltare urbana si a transportului public;
- ⇒ implementare de locatii parc&ride la intrarile principale in Municipiul Bucuresti prin a limita deplasările cu autoturismul din afara orasului catre zona centrala;
- ⇒ tarife diferite in functie de zone si intervale orare;
- ⇒ implementare politicilor de dezvoltare a parcarilor pentru cresterea capacitatii retelei de transport existente;
- ⇒ adoptarea unor masuri de politica fiscala prin limitarea accesului autovehiculelor in zona centrala, care sa se faca pe baza de taxa;
- ⇒ infiintarea unui serviciu specializat(eventual in cadrul RATB), sau alte structuri din cadrul PMB, pentru ridicarea vehiculelor parcate ilegal de pe spatiile sau caile de circulatie aferente mijloacelor de transport public in scopul fluidizarii traficului