

Municipiul Bucuresti

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice - AMRSP

CIF 26246549

Cont: RO58TREZ7055028XXX006099

Trezoreria sectorului 5, Bucuresti

Bd. Regina Elisabeta nr. 41, sector 5

Tel./Fax.021.311.21.18; 021.311.20.63

www.amrsp.com.ro



Compartiment de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE **luna iunie 2013**

Potrivit programului de monitorizare transmis la RATB prin adresa nr. 30891/30.05.2013 precum și a atribuțiilor conferite de HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr.112 / 2012, Compartimentul de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local inclusiv în Regim de Taxi din cadrul Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice- AMRSP, a trecut la verificare la operator a indicatorilor de performanță, conform programului comunicat.

Astfel pentru luna **iunie 2013** au fost incluse în programul de monitorizare următoarele date, informații și locații după cum urmează:

1. În data de **06.06.2013** la Departamentul de Exploatare și Siguranță Circulației – DESC din Călea Dădărești, pentru verificarea următorilor indicatori:

I.1	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație.
I.3	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație
I.4	Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători
I.7	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat

Programul a inclus verificarea documentelor de evidență precum și datele necesare monitorizării indicatorilor de performanță, înscrise în fișa de inspecție nr. 4/06.06.2013 și care cuprind:

-	centralizatorul privind repartizarea parcului de vehicule;
-	diagrama de circulație pentru transport rutier și cel electric.

În acest sens au fost dezbătute aspecte cu privire la modul de întocmire și deținere a evidențelor zilnice, lunare, anuale, precum și a documentelor primare și finale care stau la baza desfășurării activității de exploatare a transportului public.

Întrucât documentele puse la dispoziția AMRSP pentru verificare de către responsabilii activității de exploatare din cadrul RATB cuprind suficiente date necesare pentru evaluare, s-a convenit ca formularele utilizate să rămână aceleași, stabilindu-se că orice modificare adusă la acesta să fie transmisă spre consultare și AMRSP cu respectarea prevederilor din Regulamentul Serviciului de Transport Public Local și a Caietului de Sarcini deja acceptate de comun acord și care urmează a fi aprobate prin Hotărâre a CGMB.

În cursul aceleiași inspecții, au fost verificate documentele primare care stau la baza desfășurării activității zilnice „Foaie de parcurs” modul de derulare a circuitului documentului de la emiterea acestuia de către responsabilul cu mișcarea parcului și până la înregistrarea și punerea acestuia la dispoziția altor compartimente în scopul culegerii de date necesare în vederea procesării acestora (ore de funcționare mijloc de transport, km rulați, timp efectiv lucrat de conducătorul mijlocului de transport, etc.)

Prin verificarea programului pe calculator a modului de înregistrare a foilor de parcurs și de culegere de informații din conținutul acestora, pe timpul derulării programului s-a constatat în final din fișele centralizatoare (anexe) că datele conțin destule informații necesare evaluării Indicatorilor de Performanță ai serviciului.

2. Pentru verificarea si culegerea de informatii necesare monitorizarii indicatorilor de performanta, in data de **14.06.2013** compartimentul din cadrul AMRSP, responsabil cu monitorizarea Serviciului de Transport Public Local, s-a deplasat la locatia RATB din strada Pitar Mosi unde se afla Serviciul Dispecerizarea Circulatiei.

In acest sens au fost puse la dispozitie de catre responsabili serviciului registrele si fisele cu date si informatii din trafic care permit urmarirea si realizarea programului de transport.

Astfel prin personalul serviciului, in baza atributiilor conferite de fisa postului, informatiile sunt preluate din trafic atat prin dispeceratul radio- telefon, cat si prin sistemul GPS din dotare care prin camerele de luat vederi puse la dispozitie de serviciului Circulatie furnizeaza imagini din trafic.

Aplicatia folosita in monitorizare, furnizeaza operatorului in orice moment informatii si imagini din trafic (pozitia mijlocului de transport, deviere de la traseu, intarzieri in trafic, etc.). De mentionat ca din motive financiare aplicatia nu a putut fi extinsa la intreaga retea de transport din Bucuresti, de unde si informatiile culese si folosite sunt numai din zonele si intersectiile principale.

De asemenea, au fost verificate registrele cu evidentele zilnice privind traficul rutier cat si cel electric. Registrele supuse verificarii au fost cele privind:

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

Dupa parcurgerea intregului flux informational si verificarea documentelor, s-a convenit cu responsabilii Serviciului de Dispecerizarea Circulatiei din cadrul RATB, ca registrele utilizate in procesul de culegere de date si informatii din trafic sa ramana cele existente, intrucat pot furniza suficiente informatii cu privire la monitorizarea Indicatorilor de Performanta. Orice modificare in structura acestora va fi adusa la cunostinta si AMRSP.

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.

In cadrul verificarilor facute la indicatorul:

I.2 -Numar 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,

S-a stabilit cu responsabilul Serviciului Relatii Publice (unde se centralizeaza toate informatiile cu referire la reclamatii indiferent de natura lor) clasificarea reclamatilor justificate privind calitatea serviciului de transport public, astfel incat extragerea datelor necesare monitorizarii sa se faca cat mai accesibil.

Avand in vedere ca monitorizarea Indicatorilor de Performanta aferenti programului de exploatare necesita culegerea de date din teren in scopul compararii acestora cu programele de circulatie stabilite anterior de operator si de gasire de solutii pentru eliminarea eventualelor deficiente aparute, AMRSP prin aparatul responsabil cu monitorizarea operatorului a efectuat o serie de inspectii in terminalele liniilor 21, 66, 104 si 137. Rezultatele obtinute precum si concluziile au fost trecute in fisele de monitorizare pe care la anexam la prezentul raport de evaluare pe luna iulie 2013.

Din partea RATB:
Director General
Adrian CAMPUREAN

Din partea AMRSP:
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Director exploatare
Ing. Gheorghe ARON

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	21. Piata Sf.Gheorghe-Pasaj Colentina
Loc de garare	Colentina
Traseu deservit	Piata Sf.Gheorghe-Pasaj Colentina- si retur
Capete de traseu	Piata Sf.Gheorghe si Pasaj Colentina
Lungime traseu	7,550 km

Interval de succedere din programul de transport:

	Plecari TUR		Plecari RETUR		Interval				
	Prima	Ultima	Prima	Ultima	6-9	9-13	13-18	18-21	21-23
Lucru	05:00	23:10	04:25	22:38	5	5	6	6	10
Sâmbătă	05:15	23:12	04:42	22:40	6	6	6	5	11
Duminică	05:15	23:12	04:42	22:40	6	6	6	5	11

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	9 buc
Nr.de statii	28
Statia	Piata Sf.Gheorghe
Data monitorizarii	05.06.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	12.16-14.30

B. Rezultatele monitorizarii

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval de succedare real		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare		Observatii
		Ora sosirii in terminal	Interval real cronometrat in terminal (minute)		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	183	12.16					
2	194	12.26	10	5	5		
3	307	12.37	11	5	6		
4	67	12.40	3	5		2	
5	187	12.45	5	5	-		
6	138	12.52	7	5	2		
7	355	12.58	6	6	-		
8	69	13.00	2	6		4	
9	283	13.10	10	6	4		
10	148	13.18	8	6	2		
11	113	13.27	9	6	3		
12	349	13.37	10	6	4		
13	183	13.40	3	6		3	
14	194	13.44	4	6		1	
15	307	13.51	7	6	1		

16	67	13.59	8	6	2		
17	187	14.05	6	6	-		
18	138	14.11	6	6	-		
19	355	14.18	7	6	1		
20	69	14.24	6	6	-		
21	283	14.30	6	6	-		

C. Concluzii:

a	In intervalul monitorizat s-a constatat ca din statia Piata Sf.Gheorghe (terminal) lipseste harta simplificata a traseului cu toate datele necesare informarii calatorilor
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	In statie exista un centru de reincarcare a cardurilor ce da posibilitatea calatorilor de a-si reincarca cardurile, sau de a achizitiona unul nou
d	In intervalul de timp monitorizat, sosirile in terminal s-au facut la intervale dev timp cuprinse intre 2(doua) si 11 minute.Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie este de 5 minute pentru intervalul de timp 9-13 si de 6 minute pentru intervalul de timp 13-18.Se poate spune ca succedările in terminal s-au facut cu respectarea graficului de circulatie pentru anumite perioade de timp.Diferentele mici aparute pot fi rezultatul unor intarzieri datorate traficului mai anevoios in anumite noduri si intersectii de circulatie, cat si a faptului ca acelasi terminal in care s-a facut monitorizarea este comun si pentru liniile 5 si 16
e	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (26 calatori /mijloc de transport)
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie(terminal) si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator si are inscriptionata denumirea operatorului
g	In statie sunt asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie prin amplasarea unui constructii special amenajata care are inscriptionata sigla operatorului Serviciului de Transport Public Local RATB
h	Avand in vedere ca monitorizarea s-a facut prin compararea datelor culese din teren cu datele din programul de circulatie al operatorului, pus la dispozitia AMRSP de catre operator, se poate compara ora reala a sosirii in terminal al mijlocului de transport cu ora de sosire prevazuta in graficul de circulatie astfel ca in intervalul monitorizat 12.16-14.30 tramvaiele au circulat fara intarzieri semnificative chiar cu incadrarea in grafic pentru anumite perioade de timp

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucat statia dispune de un spatiu amenajat de catre operator in vederea reincarcarii cardurilor si achizitiei acestora sunt conditii pentru a afisa la vedere o harta cu traseul in cauza si cu intervalul de succedare conform programului de transport
----------	---

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	104
Traseu deservit	Cora Pantelimon - Piata Operei si retur
Capete de traseu	Cora Pantelimon si Piata Operei
Lungime traseu	11.900 Km

Interval de succedere din programul de transport:

	Plecari TUR		Plecari RETUR		Interval				
	Prima	Ultima	Prima	Ultima	6-9	9-13	13-18	18-21	21-23
Lucru	04:50	22:45	05:00	22:43	4	7	5	5	8
Sâmbătă	04:55	23:00	04:55	22:35	7	7	7	9	14
Duminică	04:55	23:00	04:55	22:35	7	7	7	9	14

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	27 buc.
Nr.de statii	51
Statia	Piata Operei
Data monitorizarii	17.06.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.38 - 13.41

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel cu sosiri si plecari din terminal

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval de succedare real		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare la plecare		Observatii
		Ora sosirii in terminal	Ora plecarii din terminal		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	4639	10,38	10,50	7			
3	6282	10,50	10,59	7		2	
4	4984	10,57	11,05	7	1		
5	4638	11,04	11,13	7	1		
6	4278	11,20	11,26	7	-		
7	6265	11,22	11,34	7		1	
8	4983	11,34	11,40	7	1		
9	4496	11,45	11,53	7	-	-	
10	4990	11,48	11,57	7	-	-	
11	4876	11,57	12,05	7	2		
12	4922	12,08	12,12	7	-	-	
13	6261	12,10	12,21	7		1	
14	4465	12,17	12,30	7		2	
15	4641	12,33	12,35	7	2		
16	4642	12,35	12,43	7	1		

17	4877	12,43	12,55	7		5	
18	4639	12,55	12,59	7	2		
19	4682	13,00	13,07	7		1	
20	4984	13,12	13,15	5		1	
21	4638	13,18	13,25	5		3	
22	4755	13,27	13,37	5		1	
23	4278	13,28	13,32	5	2		
24	6265	13,34	13,41	5		2	

C. Concluzii:

a	In intervalul monitorizat s-a constatat ca din statia Piata Operei lipseste harta simplificata a traseului cu principalele informatii necesare orientarii calatorilor care nu folosesc zilnic traseul
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	In terminal nu exista un centru sau o toneta care sa emita titluri de calatorie sau sa permita reincarcarea acestora
d	Pe parcursul monitorizarii in terminalul Piata Operei la ora 13.27 a intrat pe traseu autobuzul cu numarul de inventar 4755, care pana la ora inregistrarii lui nu facea parte din parcul aflat in traseu. Ulterior se va consulta registrele de realizari la program pentru verificare si conformitate
e	Fluxul de calatori care s-au imbarcat din terminal a fost variabil, osciland in jurul cifrei de 7-8 calatori/autobuz in perioada monitorizata
f	Intrucat monitorizarea s-a facut in terminal si nu in traseu, existenta inscrierilor „aer conditionat” pe partea laterala dreapta sus a autobuzului, nu a putut fi verificata (temp. la orele 13 ⁰⁰ era 33°C), aceasta urmand a fi facuta intr-o alta etapa
g	Intervalul de succedare la plecările din terminal sunt cele prezentate in Tabelul de sosiri- plecări din terminal prezentat mai sus, (variațiile de timp la succedare la sosiri)de altfel foarte mici sunt datorate unui trafic extrem de aglomerat. Avand in vedere faptul ca terminalul are prevazut prin program timpi de stationare intre curse pentru mijloacele de transport (8-10 minute)conform programului de circulatie, se creaza astfel conditii pentru recuperarea eventuale pierderi suferite pe traseu din cauza traficului
h	Intrucat intregul traseu Piata Operei -Cora Pantelimon si retur este parcurs in 2h si 8 minute (medie) de fiecare mijloc de transport , diferentele de 2-3 minute intarziere fata de timpul de revenire in terminal prevazut in graficul de circulatie (vezi tabel cu timpii realizati pe cursa) dupa parcurgerea intregului traseu se considera ca fiind ne semnificative pentru traficul si ora la care s-a facut monitorizarea

Tabel cu timpii realizati/cursa

Nr.crt	Terminalul sau statia in care s-a facut monitorizarea	Numar de inventar al mijlocului de transport monitorizat	Intervalul de timp in care s-a efectuat cursa
1	Piata Operei	4639	2h 5 min
2	Piata Operei	6282	2h 8 min
3	Piata Operei	4984	2h 10 min
4	Piata Operei	4638	2h 12 min
5	Piata Operei	4278	2h 6 min
6	Piata Operei	6265	2h 7 min

D. Propuneri AMRSP

-	Avand in vedere ca in terminalul monitorizat nu exista o toneta (centru) de reincarcare a cardurilor sau de cumparare a titlurilor de calatorie consideram necesara amplasarea acestora creindu-se astfel si conditii de afisare a graficelor(pentru informarea calatorilor) cu sosirile-plecarile precum si intervalelor de succedare a autobuzelor.din terminal. Deoarece spatiile in care sunt amplasate statiile pentru imbarcarea si debarcarea calatorilor din mijloacele de transport in comun apartin domeniului public al statului, acestea pot fi solicitate si preluate de catre RATB in administrare de la Administratia Publica Locala, astfel incat spatiul amenajat si dotat de catre
---	---

	operator sa furnizeze toate informatiile necesare publicului calator pentru un transport eficient si civilizat.
--	---

	De asemenea preluarea in administrate a spatiilor de catre de operator ar crea conditii de extindere a aplicatiei de dispecerizare prin GPS, cu montarea camerelor de luat vederi pentru supraveghere (ca parte componenta a aplicatiei) precum si afisarea permanenta pe panourile electronice a informatiilor cu privire la programul orar al mijloacelor de transport, de asemenea informatii utile calatorilor (modificari de trasee, blocari in trafic, devieri, legaturi cu alte mijloace de transport, etc.).
--	--

AMRSP

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	137
Loc de garare	Autobaza Militari
Traseu deservit	Carrefour Militari-Piata 21 Decembrie 1989 si retur
Capete de traseu	Carrefour Militari si Piata 21 Decembrie 1989 (Piata Universitatii)
Lungime traseu	15,750 km

Interval de succedere din programul de transport:

	Plecari TUR		Plecari RETUR		Interval				
	Prima	Ultima	Prima	Ultima	6-9	9-13	13-18	18-21	21-23
Lucru	04:40	22:40	04:55	23:10	7	11	10	8	14
Sâmbătă	05.00	22:40	05:15	22:56	11	13	13	11	12
Duminică	05.00	22:50	05:20	23:18	10	10	11	11	12

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	20 buc.
Nr.de statii	57
Statia	Piata 21 Decembrie 1989 (Zona Piata Universitatii)
Data monitorizarii	03.06.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	12.15-14.45

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel cu sosiri si plecari din terminal

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval de succedare real		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare		Observatii
		Ora sosirii in terminal	Interval real cronometrat in terminal (minute)		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	4120	12.17	-				
2	4423	12.29	12	11	1		
3	4154	12.47	18	11	7		
4	4152	12.58	11	11	0		
5	4153	13.14	16	10	6		
6	4155	1233	19	10	9		
7	4421	13.39	6	10	-	4	
8	4135	13.54	15	10	5		
9	4104	14.05	9	10	-	1	
10	4139	14.12	7	10	-	3	
11	4354	14.3	8	10	-	2	
12	4423	14.42	12	10	2		

C. Concluzii:

a	In intervalul monitorizat s-a constatat ca din statia Piata 21 Decembrie 1989 (Zona Universitatii) lipseste harta simplificata a traseului cu toate datele necesare informarii calatorilor
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	In statie exista un centru de reincarcare a cardurilor ce da posibilitatea calatorilor de a-si reincarca cardurile,sau de a achizitiona unul nou
d	In intervalul de timp monitorizat, autobuzul cu numarul inventar 4120 nu a mai aparut in terminalul Universitatii, desi trebuia sa reia traseul inaintea autobuzului nr.4423, care a revenit in terminalul Universitatii la ora 14,42(acesta a parcurs intregul traseu dus-intors in 2h si 13 min)
e	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (12 calatori/mijloc de transport)
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie(terminal) si nu din salonul mijlocului de transport s-a constatat ca aspectul estetic este corespunzator si are inscriptionata denumirea operatorului
g	In statie sunt asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie prin amplasarea unui tonete speciale cu sigla operatorului serviciului de transport public local RATB
h	Avand in vedere ca monitorizarea s-a facut prin compararea datelor culese din teren cu date din programul de circulatie al operatorului, pus la dispozitia publicului calator pe site-ul RATB nu se poate compara timpul real parcurs de mijlocul de transport (pe semicursa) cu un timp programat care ar fi trebuit trecut in programul de circulatie al operatorului
i	Monitorizarea s-a facut in zi de lucru

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucat statia dispune de o astfel de toneta de reincarcare a cardurilor sunt conditii ca pe partea cu fereastra batanta spre exterior, sa afiseze la vedere o harta cu traseul in cauza si cu intervalul de succedare conform programului de transport
b	Pentru observatiile facute la punctul h) din concluzii propunem ca programul de circulatie sa cuprinda ora plecarii cat si ora sosirii in terminale(capete de traseu)

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	66 Spitalul Fundeni -Vasile Parvan
Loc de garare	Vatra Luminoasa
Traseu deservit	Spitalul Fundeni-Vasile Parvan
Capete de traseu	Spitalul Fundeni-Vasile Parvan
Lungime traseu	7,750 km

Interval de succedare din programul de transport:

	Plecari TUR		Plecari RETUR		Interval				
	Prima	Ultima	Prima	Ultima	6-9	9-13	13-18	18-21	21-23
Lucru	05:00	23:10	04:25	22:38	5	7	8	6	10
Sâmbătă	05:15	23:12	04:42	22:40	6	6	6	5	11
Duminică	05:15	23:12	04:42	22:40	6	6	6	5	11

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	maxim 17 buc.
Nr. de statii	18
Statia	Vasile Parvan
Data monitorizarii	10.06.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	12.00-14.30

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel succedari

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval de succedare real		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare		Observatii
		Ora sosirii in terminal	Interval real cronometra t in terminal (minute)		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	5311	12.01					
2	5189	12.06	5	7		2	
3	5177	12.17	11	7	4		
4	5395	12.27	10	7	3		
5	5197	12.34	7	7	-		
6	5164	12.36	2	7		5	
7	5320	12.40	8	7	1		
8	5185	12.52	1	7		6	
9	5166	12.53	1	7		6	
10	5181	13.01	8	7	1		
11	5193	13.10	9	8	1		
12	5182	13.25	5	8		3	

13	5157	13.26	1	8		7	
14	5311	13.36	10	8	2		
15	5189	13.40	4	8		4	
16	5177	13.52	12	8	4		
17	5395	14.02	10	8	2		
18	5197	14.08	6	8		2	
19	5164	14.10	2	8		6	
20	5320	14.17	7	8		1	
21	5185	14.24	7	8		1	

C. Concluzii:

c. Concluzii:

a	S-a constatat ca din terminalul Vasile Parvan lipseste harta simplificata a traseului cu toate datele necesare informarii calatorilor																																				
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)																																				
c	In statie exista un centru de reincarcare a cardurilor ce da posibilitatea calatorilor de a-si reincarca cardurile, sau de a achizitiona unul nou																																				
d	In intervalul de timp monitorizat, sosirile in terminal s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 1 si 12 minute Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie este de 7 minute pentru intervalul de timp 9-13 si de 8 minute pentru intervalul de timp 13-18. Mijloacele de transport au revenit in terminal dupa parcurgerea cursei la intervale de timp dupa cum urmeaza: Tabel cu timpii realizati/cursa <table border="1"> <tr> <th>Nr.crt</th> <th>Terminalul sau statia in care s-a facut monitorizarea</th> <th>Numar de inventar al mijlocului de transport monitorizat</th> <th>Intervalul de timp in care s-a efectuat cursa</th> </tr> <tr><td>1</td><td>Vasile Parvan</td><td>5311</td><td>1h 35 min</td></tr> <tr><td>2</td><td>Vasile Parvan</td><td>5189</td><td>1h 34 min</td></tr> <tr><td>3</td><td>Vasile Parvan</td><td>5177</td><td>1h 35 min</td></tr> <tr><td>4</td><td>Vasile Parvan</td><td>5395</td><td>1h 35 min</td></tr> <tr><td>5</td><td>Vasile Parvan</td><td>5197</td><td>1h 34 min</td></tr> <tr><td>6</td><td>Vasile Parvan</td><td>5164</td><td>1h 34 min</td></tr> <tr><td>7</td><td>Vasile Parvan</td><td>5320</td><td>1h 37 min</td></tr> <tr><td>8</td><td>Vasile Parvan</td><td>5185</td><td>1h 34 min</td></tr> </table> Se poate spune ca succedariile in terminal s-au facut cu respectarea graficului de circulatie pentru anumite perioade de timp.Dezechilibrele aparute la anumite curse(vezi tabel succedari) pot fi rezultatul unor intarzieri datorate traficului mai anevoios in anumite noduri si intersectii de circulatie, cat si a faptului ca acelasi terminal in care s-a facut monitorizarea este comun si pentru liniile 70 si 92 care nu permit stationarea.Asadar este imposibila o sincronizare perfecta a sosirilor in terminal conform graficelor de circulatie in conditiile unui trafic urban imprevizibil.Pe intregul interval monitorizat timpul de parcurgere a cursei a fost aproape constant de 1h si 35 minute(vezi tabel cu timpii realizati/cursa) fapt care confirma incadrarea in programul de circulatie la momentul efectuarii monitorizarii. Troleibuzul cu numarul de inventar 5164 monitorizat in statie la ora 14.10 a fost retras din traseu fapt confirmat prin afisarea pe tabela electronica a inscriului de retragere(R), urmand ca verificare sa se faca ulterior la depou prin consultarea foii de parcurs	Nr.crt	Terminalul sau statia in care s-a facut monitorizarea	Numar de inventar al mijlocului de transport monitorizat	Intervalul de timp in care s-a efectuat cursa	1	Vasile Parvan	5311	1h 35 min	2	Vasile Parvan	5189	1h 34 min	3	Vasile Parvan	5177	1h 35 min	4	Vasile Parvan	5395	1h 35 min	5	Vasile Parvan	5197	1h 34 min	6	Vasile Parvan	5164	1h 34 min	7	Vasile Parvan	5320	1h 37 min	8	Vasile Parvan	5185	1h 34 min
Nr.crt	Terminalul sau statia in care s-a facut monitorizarea	Numar de inventar al mijlocului de transport monitorizat	Intervalul de timp in care s-a efectuat cursa																																		
1	Vasile Parvan	5311	1h 35 min																																		
2	Vasile Parvan	5189	1h 34 min																																		
3	Vasile Parvan	5177	1h 35 min																																		
4	Vasile Parvan	5395	1h 35 min																																		
5	Vasile Parvan	5197	1h 34 min																																		
6	Vasile Parvan	5164	1h 34 min																																		
7	Vasile Parvan	5320	1h 37 min																																		
8	Vasile Parvan	5185	1h 34 min																																		
e	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (6-10 calatori/mijloc de transport)																																				
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie(terminal) si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii acestuia avand inscriptionata denumirea operatorului																																				
g	In statie sunt asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie prin amplasarea unui constructii special amenajata care are inscriptionata sigla operatorului Serviciului de Transport Public Local RATB																																				

h	Avand in vedere ca monitorizarea s-a facut prin compararea datelor culese din teren cu datele din programul de circulatie(grafic de circulatie) al operatorului, pus la dispozitia AMRSP de catre operator, se poate compara ora reala a sosirii in terminal al mijlocului de transport cu ora de sosire prevazuta in grafic astfel ca in intervalul monitorizat 12.00-14.30 troleibuzele au circulat fara intarzieri semnificative cu sosiri in terminal inainte de ora prevazuta in grafic
----------	--

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucat statia dispune de un spatiu amenajat de catre operator in vederea reincarcarii cardurilor si achizitiei acestora sunt conditii pentru a afisa la vedere o harta cu traseul in cauza si cu intervalul de succedare conform programului de transport
b	De asemenea pentru a avea un control asupra modului in care se desfasoara programul de transport cu respectarea timpilor de succedare din graficele de circulatie sunt necesare accesarea unor aplicatii (harta vectorizata si cea liniara a orasului cu depouri, capete de linii si garaje) conectate la un sistem de dispecerizare central informatizat si acesta la randul sau conectat la o retea prin satelit, care sa poata urmari in permanenta evolutia parcului de vehicule in trafic. Astfel poate fi corelate si adaptate programele de circulatie cu situatiile si fluxurile din trafic, precum si posibilitatea de a furniza informatii publicului calator

Sef Compartiment
Ing. Florin CHELU

Intocmit
Ing. Dan OSANU