

Municipiul Bucuresti

Autoritatea Municipala 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 Urmarire a Aplicarii Reglementarilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE A INDICATORILOR DE PERFORMANTA A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL REALIZATI IN TRIMESTRUL II 2013

In conformitate cu atributiile Autoritatii Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice conferite de catre HCGMB nr. 339 / 2009 si HCGMB nr. 112 / 2012 precum si a programului de monitorizare stabilit pentru luna Iulie 2013, transmis la RATB prin adresa nr.814/27.06.2013, Compartimentul de Urmarire a Aplicarii Reglementarilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local din cadrul AMRSP, a continuat conform graficului, monitorizarea la operator a indicatorilor de performanta stabiliti prin Regulamentul serviciului.

Locatiile stabilite si incluse in programul de monitorizare pentru luna **Iulie 2013** au cuprins urmatoarele date de inspectie dupa cum urmeaza:

1.In data de **04.07.2013** - Depoul Titan din strada Theodor Palady nr.3-5 sect.2 care deserveste liniile de tramvai 23, 27, 40, 46, 55 si 56.

Inspectia a inclus verificarea documentelor de evidenta precum si a datele necesare monitorizarii indicatorilor de performanta, inscise in fisa de inspectie nr. 7/04.07.2013 si care cuprind:

-	registru cu situatia miscarii zilnice a vagoanelor pe trasee;
-	registru 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;

Evidentele si documentele supuse inspectiei au fost verificate in scopul realizarii unui circuit unitar si usor de urmarit in toate depourile si autobazele operatorului, astfel incat analiza datelor necesare monitorizarii serviciului de catre AMRSP sa fie cat mai accesibila.

De asemenea, au fost dezbatute aspecte cu privire la modul de intocmire si de tinere a evidentelor zilnice, lunare, anuale, precum si a documentelor primare si finale care stau la baza desfasurarii activitatii zilnice de exploatare a parcului.

Intrucat depoul in cauza nu a beneficiat de modernizari, iar 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 inregistrarile zilnice de interventii(defectiuni,interventii cu caracter tehnic,etc.). Acestea se inscriu in evidentele depoului, afisate la vedere(hala de intretinere) si cuprind toate informatiile cu privire la data intrarii in hala de intretinere, cauza imobilizarii, defectele constatate, data incheierii interventiei si punerii in exploatare a mijlocului de transport.

Procesul de urmarire a acestor interventii se face in baza unui program pe calculator, de la data intrarii in depou a tramvaiului si pana la iesirea acestuia in trafic si care cuprinde toate informatiile cu privire la caracterul interventiei,durata acesteia, etc.

De asemenea, au fost discutate probleme legate de repartizarea zilnica a tramvaielei pentru respectarea programului de transport, intervalele de succedare in statii a mijloacelor de transport precum si cauzele care pot duce la intarzieri fata de program. Intrucat pentru monitorizarea indicatorului de performanta :

18- Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie

-au fost necesare date din programul de circulatie astfel s-a solicitat pentru ziua de 09.07.2013 programul liniei 40.

Datele culese din teren au putut fi comparate cu cele din programul de circulatie pentru ziua respectiva. Rezultatele evaluarii si concluziile se regasesc in fisele de monitorizare anexate la raport.

Totodata au fost analizate situatiile in care apar intarzieri pe traseu, nu din vina operatorului (tamponari, blocari in trafic etc.) si care sunt mentionate cu motivatiile respective in foile de parcurs.

2. Pentru verificarea si culegerea de informatii necesare monitorizarii indicatorilor de performanta, in data de **11.07.2013** compartimentul din cadrul AMRSP, responsabil cu monitorizarea Serviciului de Transport Public Local, s-a deplasat la locatia RATB din strada Capriorilor nr.2-4, unde se afla autobaza Nordului care deserveste liniile de transport public local: 123, 131, 148, 149, 182, 205, 304, 331 si 460.

In acest sens au fost puse la dispozitie de catre responsabilii autobazei registrele si fisele cu date si informatii din trafic care permit urmarirea, precum si realizarea programului de transport. Deasemeni au fost parcurse in baza procedurilor interne, etapele si circuitul documentelor de la iesirea in traseu a mijlocului de transport si pana la retragere acestuia in autobaza, dupa efectuarea programului zilnic de lucru. Documentele solicitate si analizate sunt cele trecute in fisa de inspectie nr. 8/11.07.2013 anexata la prezentul raport.

Intrucat transportul public local de persoane prin curse regulate se desfasoara in baza unui Regulament si a unui Caiet de sarcini al serviciului (Ordinul 972/2007 al ministrului transporturilor pentru aprobarea Regulamentului-Cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini al serviciului de transport public local) au fost solicitate o serie de documente prevazute si impuse de aceste acte normative. Astfel au fost verificate documentele obligatorii ce trebuie detinute la bordul mijlocului de transport in comun pentru linia preoraseasca nr. 460 care face legatura intre Cartier Damaraoaia si Preventoriu (Comuna Mogosoaia).

S-a constatat existenta urmatoarelor documente:

-	licentei de traseu pentru liniile preoraseesti;
-	copie conforma;
-	foi de parcurs si diagrame pentru autobuzele Euro 3;
-	itinerar pe linie si ture;
-	parc in traseu la ore caracteristice;
-	program prestatii-linii de zi;
-	alte documente care atesta starea tehnica si permite iesirea in traseu in conditii de deplina siguranta.

Licenta de transport si copie conforma emise de autoritati si prezentate reprezentantilor AMRSP se aflau in termenul de valabilitate prevazut de lege. Foile de parcurs au toate rubricile completate si indeplinesc toate conditiile pentru a intra in circuitul de prelucrare si de extragere a datelor necesare diferitelor compartimente din cadrul autobazei. Exista evidenta intregului parc auto de 102 autobuze cu datele de identificare (numar de inventar, data punerii in circulatie, date tehnice si de confort ale acestora) precum si toate informatiile care atesta mentinerea in exploatare a autobuzelor.

Deoarece datele furnizate constituie fundamentul in procesul de monitorizare a indicatorilor de performanta stabiliti, pentru conformitate au fost solicitate programul liniei 131 si 331 in vederea monitorizarii in teren. Fisa de monitorizare pentru linia 131 se regaseste anexata la raport.

3. In baza programului de monitorizare din data de **18.07.2013** s-a inspectat autobaza Titan din B-dul Theodor Pallady nr. 64 care deserveste liniile 101, 102, 103, 181, 223, 246, 311, 335, 682, N103, N104, N106, N109, N111.

Scopul inspectiei a fost de a verifica evolutia indicatorilor de performanta care sunt inclusi in programul de monitorizare. La solicitarea reprezentantilor AMRSP au fost puse la dispozitie de catre personalul tehnic al operatorului toate documentele care stau la baza activitatii zilnice si care constituie elemente de analiza a indicatorilor de performanta.

Documentele puse la dispozitie, circuitul acestora precum si procedura folosita asigura o buna urmarire a intregului proces de exploatare zilnic a parcului. Extragerea de date necesare monitorizarii este

accesibila atat la nivel de autobaza cat si la nivel centralizat, programul informatic existent fiind unul comun.

Pentru evaluarea indicatorul **I.10 - Calatori afectati de I.8 – Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie si I.9- Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore** sunt necesare date reale din teren. Pentru comparatie, au fost necesare discutii pe baza diagramei privind determinarea profilului de incarcare si dinamica de calatori pe trasee. Astfel s-a luat in discutie diagrama numarului mediu de calatori a liniei 102 efectuata in perioada 15-18 noiembrie 2011. Aceasta poate furniza intr-o oarecare masura suficiente elemente (date de identificare, numar de calatori pe sens si numar mediu calatori auto pe sens etc.) pentru evaluarea a indicatorului **I.10 - Calatori afectati de I.8 – Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie si I.9 - Numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore**, cu conditia ca respectivul program sa fie actualizat si folosit permanent.

4. In data de **25.07.2013** in conformitate cu programul de monitorizare a indicatorilor de performanta transmis la RATB, a fost inspectat Depoul Vatra Luminoasa care deserveste liniile 66,70,79,85,86,90,92. Pe parcursul inspectiei au fost verificate documentele primare care stau la baza desfasurarii activitatii zilnice.

Intrucat anumiti indicatori pot fi influentati de o serie de evenimente de circulatie pe timpul exploatarii, s-a discutat pe baza procedurii RATB „Prevenirea si tratarea evenimentelor de circulatie”, modul de prevenire si tratarea evenimentelor aparute in exploatarea vehiculelor electrice, precum si modul de intocmire a documentelor justificative.

Prin adresa nr. 784/19.06.2013 s-au transmis la AMRSP indicatorii de performanta pentru trimestrul II 2013(anexa nr. 4). S-a observat ca la indicatorul de performanta:

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

<i>-pe trimestrul II este realizat in proportie de 100,8% fata de trimestrul I cand realizările au fost in proportie de 99.91%.</i>

Din discutiile purtate la garajul Vatra Luminoasa cu reprezentantul RATB, a reiesit ca la calculul acestui indicator au fost introduse si vehiculele care au inlocuit in traseu pe cele care din diverse motive nu au mai putut efectua programul de transport. De aceea consideram ca o astfel de abordare nu este corecta pentru acest indicator si propunem acelasi mod de calcul ca in trimestrul I ,astfel ca vehiculele inlocuite sa fie evidentiata separat intr-un tabel, care sa cuprinda date de identificare a vehiculului si motivul inlocuirii(defectiuni tehnice,accidente,alte cauze).

Dupa recalcularea indicatorilor **I.1-„Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie”** pentru trimestrul II datele vor fi transmise la AMRSP cu mentiunea ca astfel de eroare afecteaza si indicatorul **I.3-„Numarul autovehiculelor atestate Euro3 sau Euro4 raportat la numarul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulatie”** care va trebui si acesta recalculat pentru trimestrul II 2013.

Totodata in luna iulie 2013 au fost monitorizate urmatoarele trasee a caror rezultate se regasesc in anexele la raport dupa cum urmeaza:

- anexa 1 pentru linia 40.
- anexa 2 pentru linia 70.
- anexa 3 pentru linia 131.

Din partea RATB:
Director General
Valeriu BUNEA

Din partea AMRSP:
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Director exploatare
Ing. Gheorghe ARON

AMRSP

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	40
Loc de garare	Depou Titan
Traseu deservit	Complex RATB Titan-Piata Sfanta Vineri.
Capete de traseu	Complex RATB Titan-Piata Sfanta Vineri.
Lungime traseu	11.400 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	04:30	22:37	05:17	23:25	9	14	12	13	16
Sâmbătă	04:30	22:30	05:21	23:20	20	21	21	20	33
Duminică	04:30	22:30	05:21	23:20	20	21	21	20	33

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	10 buc.
Nr. de statii	51
Statia	Terminal -Piata Sfanta Vineri
Data monitorizarii	09.07.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.30-14.11

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	291	10.35	10.35				
2	290	10.40	10.47	12			
3	294	10.59	11.01	14	2		
4	189	11.16	11.15	14	1		
5	100	11.28	11.29	14	1		
6	358	11.51	11.51	22	-		
7	356	12.13	12.13	22	-		
8	290	12.28	12.36	23		8	
9	294	12.51	12.52	16		1	
0	1	2	3	4	5	6	7
10	189	13.10	13.09	17		1	
11	100	13.27	13.27	18	-		

C. Concluzii:

a	In intervalul monitorizat s-a constatat ca din statia Piata Sfanta Vineri (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 intervalul de timp monitorizat, plecările din terminal s-au făcut fata de programul zilei, la intervale de timp cuprinse între 1-2 minute exceptie făcând tramvaiul cu numărul de inventar 290 care a plecat din terminal cu 8 minute mai devreme fata de grafic. Intervalul de succedare prevăzut în graficul de circulație este cuprins între 12 și 23 de minute. Se poate spune ca succedările în terminal s-au făcut cu respectarea graficului de circulație pentru anumite perioade de timp.Diferențele mici aparute pot fi rezultatul unor întârzieri datorate traficului mai anevoios în anumite noduri și intersecții de circulație, cât și a faptului ca același terminal în care s-a făcut monitorizarea este comun și pentru liniile 14 și 56
d	Succedarea tramvaielelor în terminal s-a făcut la intervale aproximativ egale de timp cuprinse între 1h și 48 minute și 1h și 54 minute.
e	Media calatorilor din sabnul mijlocului de transport imbarcati dupa inchidera usilor și pornirea din statie s-a pastrat constant în perioada monitorizata a fost între 4 și 10 calatori pe vagon
f	Intrucat monitorizarea s-a făcut din statie(terminal) și nu din sabnul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii parcului și are inscriptionata denumirea operatorului precum și numărul de inventar(identificare).
g	Avand în vedere ca monitorizarea s-a făcut prin compararea datelor culese din teren cu datele din programul de circulație al operatorului, pus la dispozitia AMRSP de către operator, se poate compara ora reala plecării din terminal al mijlocului de transport cu ora de plecare prevazuta în graficul de circulație, astfel ca în intervalul monitorizat 10.35-13.27 tramvaiele au circulat fara întârzieri semnificative chiar cu încadrarea în grafic pentru anumite perioade de timp.
h	Intrucat fluxul de calatori în perioada monitorizata a fost cel mentionat la punctul (e) din concluzii, adaptarea programului de transport la situatia reala din ratiuni economice este de inteles.
i	Diferențele dintre programele de lucru zilnice și programul afisat pe site-ul RATB pentru informarea publicului calator, sunt justificate tinind cont ca programul anual de transport este unul cu întindere și cu aplicativitate pe doua perioade ale anului.Interventiile asupra programului de transport, atât cele prevazute cât și cele neprevazute sunt inevitabile,de unde și necesitatea adaptarii la situatia reala impusa de trafic

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucat terminalul dispune de un spatiu amenajat pentru calatori, sunt conditii pentru afisarea unei harti simplificate precum și a graficului orar de placari și sosiri din terminal.
----------	---

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	70
Loc de garare	Vatra Luminoasa
Traseu deservit	Bulevardul Basarabia - Vatra Luminoasa
Capete de traseu	Bulevardul Basarabia - Vatra Luminoasa
Lungime traseu	8.900 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	04:30	22:25	05:09	23:02	12	20	15	15	20
Sâmbătă	05:00	22:30	05:37	23:06	21	21	21	21	39
Duminică	05:00	22:30	05:37	23:06	21	21	21	21	39

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	7 buc.
Nr. de statii	44
Statia	Vasile Parvan
Data monitorizarii	23.07.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.50-14.10

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 cronometrat in terminal (minute)		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1.	5331	10.56	-	20			
2.	5335	11.24	28	20	8	-	
3.	5311	11.38	14	20	-	6	
4.	5376	12.04	26	20	6	-	
5.	5184	12.11	7	20	-	14	
6.	5331	12.38	27	20	7	-	
7.	5335	12.58	20	20	-	-	
8.	5311	13.20	22	15	7	-	
9.	5376	13.34	14	15	1	-	
10.	5184	14.01	27	15	12	-	*

*La ultima cursa monitorizata s-a constatat o intarziere de 12 minute, mai mare decat intarzierile la cursele anterioare drept pentru care vom solicita operatorului diagrama de lucru pentru ziua respectiva pentru verificare.

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 perioada monitorizata, sosirile in terminal s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 1 si 14 minute. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie afisat pe site-ul RATB este de 20 minute pentru intervalul de timp 9-13 si de 15 minute pentru intervalul de timp 13-18. Succedarea mijloacelor de transport in statie s-a facut la intervale de timp cuprinse intre 1h 30min si 1h 50 min.
e	Pentru vehiculul nr. 5184 se va verifica foaia de parcurs din ziua monitorizarii acestuia la garajul care deservește linia perspectiva.Se poate spune ca succedările in terminal s-au facut cu respectarea graficului de circulatie pentru anumite perioade de timp.Dezechilibrele aparute la anumite curse pot fi rezultatul unor intarzieri datorate traficului mai anevoios in anumite noduri si intersectii de circulatie.
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 si are inscriptiata denumirea operatorului.
g	In statie sunt asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie prin amplasarea unui constructii special amenajata care are inscriptiata 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 10.00-14.10 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 urmări in permanenta evolutia parcului de vehicule in trafic. Astfel pot fi corelate si adaptate programele de circulatie cu situatiile si fluxurile din trafic, precum si posibilitatea de a furniza informatii publicului calator.

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare

Linia	131
Loc de garare	Autobaza Nordului
Traseu deservit	Piata Romana si Complex Comercial Baneasa retur.
Capete de traseu	Piata Romana si Complex Comercial Baneasa
Lungime traseu	8.600 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	04.49	22:56	04.20	22.25	11	14	17	17	22
Sâmbătă	05.30	22.50	05.00	22.20	11	13	13	13	11
Duminică	05.30	22.50	05.00	22.20	11	13	13	13	11

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	8 buc.
Nr.de statii	25
Statia	Piata Romana
Data monitorizarii	16.07.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10,50 - 14,01

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	4291	10,58	-	14			
2	4116	11,23	25	14	11	-	
3	4296	11,28	5	14	-	9	
4	4181	11,43	15	14	1	-	
5	4177	12,07	24	14	10	-	
6	4166	12,40	33	14	19	-	
7	4296	12,57	17	14	3	-	
8	4181	13,12	15	17	-	2	
9	4177	13,38	26	17	9	-	
10	4116	14,01	23	17	6	-	

C. Concluzii:

a	In intervalul monitorizat s-a constatat ca din statia Piata Romana lipseste harta 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	S-a constatat ca 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	Autobuzul cu numarul inventar 4291 nu a mai aparut in terminalul Piata Romana, desi trebuia sa reia traseul inaintea autobuzului nr.4116, care a revenit in terminalul Piata Romana la ora 12,40 parcurgand intregul traseu dus-intors in 1h si 17 min;
e	Succedarea in terminal s-a facut la intervale de timp de 1h 17 min si 1h 39 min.

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucat statia dispune de o toneta de reincarcare a cardurilor,exista posibilitatea 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.
----------	---