

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 **August 2013**

În conformitate cu atribuțiile Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice conferite de către HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr. 112 / 2012 precum și a programului de monitorizare stabilit pentru luna August 2013, transmis la RATB prin adresa nr.42237/01.08.2013, Compartimentul de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local din cadrul AMRSP, a continuat conform graficului, monitorizarea la operator a indicatorilor de performanță stabiliți prin Regulamentul serviciului.

Locațiile stabilite și incluse în programul de monitorizare pentru luna **August 2013** au cuprins următoarele date de inspecție după cum urmează:

1. În data de **08.08.2013** - **Depoul Colentina** situat pe soseaua Colentina nr.278, care deserveste liniile de tramvai 14,16 și 21.

Verificarea documentelor de evidență precum și a datelor necesare monitorizării indicatorilor de performanță, au fost înscrise în fișa de inspecție nr. 09/08.08.2013 și cuprind:

-	registru cu foi de parcurs calculate pe zile, confirmate de personalul participant și responsabil cu activitatea de întreținere, mișcare și exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspecția;
-	registru cu situația mișcării zilnice a vagoanelor pe trasee;
-	diagrama de circulație pentru liniile 14 și 16;
-	programul de circulație;

Evidențele și documentele primare supuse inspecției au fost verificate și confirmă existența unui sistem unitar (același la toate depourile) de decentralizare astfel încât analiza datelor necesare monitorizării serviciului de către AMRSP să fie cât mai accesibilă.

Totodată 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 zilnice de exploatare a parcului.

Faptul că depoul în cauză nu a beneficiat de modernizări, starea tehnică a parcului este corespunzătoare cu vechimea acestuia, de unde și volumul lucrărilor de întreținere și reparații necesar menținerii parcului de tramvaie în exploatare (cu respectarea indicilor de calitate și de siguranță în exploatare), este de amploare așa cum reiese din înregistrările zilnice de intervenții (defecțiuni, intervenții cu caracter tehnic, etc.).

Cu toate că vechimea parcului, comparativ cu normativele în vigoare (catalogul din 30 noiembrie 2004, privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe) este una ridicată, responsabili cu întreținerea și exploatarea parcului au utilizat toate mijloacele pentru a asigura transportul călătorilor în siguranță, precum și respectarea programului de transport.

De asemenea au fost discutate probleme legate de repartizarea zilnică a tramvaielei în vederea realizării programului de transport, intervalele de succedare în stații a mijloacelor de transport precum și cauzele care pot duce la întârzieri față de program.

Intrucat pentru monitorizarea indicatorului de performanta **I.8 - 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, s-a solicitat programele de lucru pentru liniile 14 si 16 .
Datele culese din teren au fost comparate cu cele din programul de circulatie pentru ziua respectiva. Rezultatele evaluarii si concluziile se regasesc in fisele de monitorizare anexate la raport (anexa1,2,2a si 2b) si se prezinta astfel:

-	durata unei semicurse cronometrata este de 33 min. fata de 40min. cat ara prevazut in programul de lucru pentru retur si 35min. pentru tur,cfata de 45min.cat este prevazut in programul liniei.
-	timpul de stationare la capete a fost cronometrat la 13-15 min fata de 5min. cat este prevazut in program.

Se desprinde deci concluzia ca din ratiuni economice (numar redus de calatori in intervalul 10.30-13.00) operatorul a adaptat programul la cerintele din trafic.

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. In data de 19.08.2013 - Autobaza Obregia situata pe Bd. Metalurgiei, nr. 2-10 Sector 4, care deserveste liniile 312,313,381 si 471.

Scopul inspectiei a fost de a verifica

-	modul in care operatorul presteaza serviciul de transport public local
-	modul de urmarire a intregului proces de exploatare a parcului auto existent
-	inregistrarea datelor rezultate din procesul de exploatare si circuitul acestora.

Avand in vedere ca activitatea de monitorizare se bazeaza pe urmarirea si evolutia indicatorilor de performanta ai serviciului, au fost solicitate si verificate de catre reprezentantii AMRSP documentele de exploatare care stau la baza desfasurarii activitatii autobazei.Astfel prin verificarea informatiilor preluate din autobaze, prin compararea acestora cu date rezultate in urma monitorizarii de catre AMRSP in trafic a parcului auto, se poate face o evaluare corecta a indicatorilor de performanta stabiliti in regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local.

Din informatiile primite s-a constatat ca sunt necesare luarea unor masuri in ce priveste procurarea atat a aplicatiile necesare desfasurarii procesului folsite in sistem, cat si efectuarea unor studii care sa permita o readaptare a retelei de transport la solicitarile utilizatorului, tinand cont ca in utimii ani au avut loc transformari esentiale in dinamica demografica, restructurarilor din economie la nivelul Municipiului Bucuresti, cat si o modificare a programelor de lucru in unele institutii in conformitate cu directivele europene.

Astfel prin utilizarea unui program de tip Thoreb functional s-ar crea conditiile pentru adaptarea parcului auto la cerintele utilizatorilor, prin radiografierea traficului, creându-se astfel conditii pentru planificarea traficului, dispecerizarea retelei de transport, furnizarea in timp real de informatii din trafic in vederea evaluarii si optimizarii traficului, precum si numararii calatorilor pe fiecare linie si sens, alte informatii utile. Intrucat serviciul de transport public local se desfasoara pe principii economice, cu utilizare de fonduri publice si in interes public, au fost inaintate Primariei Municipiului Bucuresti de catre RATB o serie de propuneri care sa eficientizeze si sa reduca costurile de exploatare cu cresterea calitatii serviciului si anume:

-	reducerea timpului de succedare in statii prin cresterea vitezei de deplasare, ca rezultat al cresterii distantei intre statii.
-	eliminarea unor linii care merg in paralel cu alte mijloace de transport(metrou).
-	introducerea de mijloace de transport cu capacitate de transport mai mica si consumuri reduse, pentru anumite segmente de linii, spre terminale si trasee de noapte, unde fluxul de calatori este redus, creindu-se astfel un echilibru intre cerere si oferta

Pentru evaluarea Indicatorului **I.8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**, s-a solicitat operatorului diagrama de lucru a liniei 381 si a carui rezultat in urma monitorizarii in traseu se regaseste in anexa 3 si 3a la raport

3. In data de 22.08.2013 – Autobaza Ferentari situata in str. Iacob Andrei nr. 30, sectorul 5.

Conform fisei de inspectie nr.12/22.08.2013 anexate la raport, au fost solicitate informatii cu privire la repartitia parcului de vehicule, registrul cu programul de prestatii parc de zi, parc sambata si parc duminica.

Pentru verificarea in traseu a modului de indeplinire a programului de lucru, au fost solicitate diagrama liniei 232 a carui fisa de monitorizare atat in traseu cat si in capat de linie se regaseste anexata la raport (anexa 4 si 4a).

Deoarece autobaza are un parc disponibil de 171 de autobuze, 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. Astfel furnizarea de informatii din trafic atat cu caracter tehnic privind mijlocul de transport, cat si de comportare a acestuia in trafic poate asigura un management al traseului sigur, si eficient din punct de vedere economic.

Registrele cu documentele primare puse la dispozitie spre verificare, contin suficiente elemente care permit identificarea semicurselor neefectuate necesare evaluarii indicatorului **I8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**, precum si motivele.

4. In data de 29.08.2013 - Depoul Berceni situat in str. Emil Racovita, care deservește liniile de troleibuz 73,74, si 77.

Potrivit fisei de inspectie nr.13/29.08.2013 au fost solicitate si verificate registrele si documente care stau la baza activitatii zilnice. Din cele 37 troleibuze disponibile, 24 dintre acestea realizeaza zilnic programul de transport conform planificarii si in baza programului zilnic de circulatie.

Pentru verificarea in trafic a celor trei linii (73,74 si 76) precum si a regularitatii acestora in traseu fata de programul de circulatie, s-au solicitat reprezentantilor RATB diagramele de lucru ale acestora. Rezultatele evaluarii se vor gasi in fisele de monitorizare in teren.

Avand in vedere ca Inspectiile Tehnice Periodice (ITP) pentru tot parcul de troleibuze se executa in cadrul Depoului Berceni, s-a desprins din discutii ca aceste sunt facute cu respectarea tuturor reglementarilor in vigoare si in baza planificarii, atat pentru parcul propriu cat si pentru troleibuzele apartinand altor depouri. Intrucat activitatea de monitorizare presupune o urmarire si o evaluare a indicatorilor de performanta ai serviciului, in scopul imbunatatirii calitatii acestuia, RATB prin serviciul responsabil, centralizat si transmis la AMRSP indicatorii de performanta, conform graficului stabili anterior. Astfel:

I.8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie

<i>-se constata o scadere de 8 procente fata de luna precedenta.</i>
--

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

<i>- operatorul se inregistreaza cu traseul Piata Titan-Posta Vitan care deservește liniile 23 si 27</i>
--

Perioada de suspendare este incepand cu data de 10.07.2013 iar ca masura de inlocuire s-a introdus linia naveta de autobuz 627.

Din analiza indicatorilor de performanta, din verificarile din teren si constatările facute, se desprind urmatoarele concluzii:

a	dezindustrializarea și pierderea locurilor de muncă din industrie in ultimii 23 de ani prin inchiderea sau privatizarea unor unitati de stat si migratia resursei umane, coroborata cu o dezvoltare urbanistica fara precedent, precum si crestere exploziva a parcului auto privat prin amplificarea deficitului de spatiu, ilustreaza cea mai vulnerabila fractie a sistemului de transport public local la nivelul Municipiului Bucuresti: numar de utilizatori/numar km retea de transport amenajata si exploatata.
b	desi au fost suspendate justificat anumite trasee si infiintate altele, sau prelungite prin adaptarea la cerintele utilizatorilor, coroboratat cu cresterea capacitatii de transport a operatorului, acestea nu au rezolvat cea mai importanta problema si anume o reconfigurarea a intregii retele de transport existente, prin adaptarea la necesitatile utilizatorilor si corelarea acestora cu posibilitatile oferite de rețeaua stradala actuala, cu incadrare in planul urbanistic existent.
c	Pentru stabilirea unor masuri privind imbunatatirea transportului public de persoane atat pe raza Municipiului Bucuresti cat si in raza limitrofa a acestuia este necesar intocmirea unui studiu de specialitate

	care sa conduca la reconfigurarea intregii retelei de transport in comun tinand cont de situatia actuala cat si de perspectivele de dezvoltare ale orasului.
--	--

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	14
Loc de garare	Depou Colentina
Traseu deservit	Piata Sf. Vineri- Granitul
Capete de traseu	Piata Sf. Vineri
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	
Lucru	05:39	22:48	05:39	22:48	10	10	11	15	20
Sâmbătă	05:45	22:46	05:45	22:46	13	13	14	12	18
Duminică	05:45	22:46	05:45	22:46	13	13	14	12	18

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	9 buc
Nr.de statii	27
Statia	Piata Sf. Vineri
Data monitorizarii	12.082013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.30-14.10

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	Ora plecarii din terminal		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	258	10.34	10.40	8			
2	337	10.38	10.46	8	-	2	
3	230	10.45	10.51	8	-	3	
4	177	10.55	11.11	14	6	-	
5	359	11.06	11.14	8	-	5	*
6	234	11.17	11.20	8	-	2	
7	189	11.20	11.25	8	-	3	*
8	302	11.21	11.29	8	-	4	
9	281	11.25	11.36	8	-	1	
0	1	2	3	4	5	6	7
10	320	11.28	11.42	8	-	2	

11	142	11.42	11.49	8	-	1	
12	044	11.50	11.57	8	-	-	
13	030	12.02	12.05	11	-	3	
14	337	12.09	12.16	11	-	-	
15	177	12.18	12.25	11	2	-	
16	234	12.40	12.44	14	3	-	
17	281	12.52	13.01	14	3	-	
18	320	13.00	13.09	11	-	3	
19	142	13.09	13.19	11	-	1	
20	044	13.26	13.35	11	5	-	
21	030	13.35	13.43	11	-	3	
22	337	13.42	13.54	11	-	-	
23	177	13.52	14.05	11	-	2	

C. Concluzii:

a	S-a constatat ca din terminalul Piata Sf. Vineri 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 perioada monitorizata, sosirile in terminal s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 8 si 14 minute. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie afisat pe site-ul RATB este de 10 minute pentru intervalul de timp 9-13 si de 11 minute pentru intervalul de timp 13-18. Succedarea mijloacelor de transport in statie s-a facut la intervale de timp cuprinse intre 1h 36min si 1h 59 min.
d	Intrucat tramvaiele cu numerele de inventar 359, respectiv 189 nu s-au mai intors in terminal, pentru conformitate si comparare cu programul de circulatie, vor fi solicitate foile de parcurs din ziua monitorizarii la urmatoarea inspectie.
e	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (8-16 calatori/mijloc de transport)
f	Aspectul estetic este corespunzator vechimii acestuia 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(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 10.30-14.10 tramvaiele 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.
----------	--

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	16
Loc de garare	Depou Colentina
Traseu deservit	Piata Sf. Gheorghe - Platforma Industrială Pipera
Capete de traseu	Piata Sf. Gheorghe - Platforma Industrială Pipera
Lungime traseu	7.800 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	05:02	22:48	04:55	22:30	8	13	11	11	15
Sâmbătă	05:00	22:10	05:06	22:30	12	12	12	11	26
Duminică	05:00	22:40	05:06	22:30	12	12	12	11	26

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	7 buc
Nr. de stații	40
Statia	Piata Sf. Gheorghe - terminal
Data monitorizării	13.08.13
Intervalul orar în care s-a făcut monitorizarea	10.20-14.00

B. Rezultatele monitorizării

Tabel succedări

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval real de succedare în terminal și timpul de succedare		Interval de succedare conform program de transport	Minute în plus sau minus față de programul de succedare		Observatii
		Ora-reala plecării din terminal	Interval masurat între succedări		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	171	10.25	-	-	-	-	
2	162	10.40	15	14		1	
3	250	11.01	21	16	5	-	
4	123	11.17	16	16	-	-	
5	116	11.32	15	15	-	-	
6	111	11.42	10	13	-	3	
7	171	11.58	16	14	2	-	
8	162	12.15	17	16	1	-	
9	250	12.33	18	12	6	-	
10	123	12.48	15	15	-	-	
11	116	13.04	16	15	1	-	
12	111	13.15	11	15	-	4	

13	171	13.34	19	16	3	-	
14	162	13.48	14	14	-	-	
15	250	14.05	17	16	1	-	

C. Concluzii:

a	Pe parcursul monitorizării Liniei 16 s-a constatat că din stația Piața Sf.Gheorghe (terminal) lipsește harta simplificată a traseului cu toate datele necesare informării călătorilor, cu toate că în terminal ar exista condiții
b	Toate mijloacele de transport monitorizate au asigurat afișarea vizibilă a elementelor de informare a călătorilor (indicativul liniei și capete de traseu)
c	În intervalul de timp monitorizat, la plecările din terminal s-au constatat diferențe mici față de programul zilnic al liniei. Intervalul de succedare prevăzut în graficul de circulație a fost adaptat la situația din teren. Se poate spune că 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 că viteza de deplasare pe anumite porțiuni ale traseului, calea de rulare nu o permite (cale de rulare uzată)
d	Revenirea tramvaielelor în terminal (după parcurgerea traseului dus-întors) s-a făcut la intervale aproximativ egale de timp cuprinse între 1h și 31 minute și 1h și 35 minute
e	Media călătorilor din salonul mijlocului de transport îmbarcați după închiderea ușilor și pornirea din stație s-a păstrat constant în perioada monitorizată a fost între 6 și 18 călători pe vagon, cu mici fluctuații pe traseu.
f	Intrucât monitorizarea s-a făcut atât în stație (terminal) cât și pe traseu s-a observat că aspectul estetic este unul corespunzător vechimii parcului, iar interiorul corespunzător unui transport civilizat.
g	Monitorizarea s-a făcut prin compararea datelor culese din teren cu datele din programul de circulație al operatorului, pus la dispoziția AMRSP de către operator, astfel încât se poate compara ora reală plecării din terminal al mijlocului de transport cu ora de plecare prevăzută în graficul de circulație, astfel că în intervalul monitorizat 10.25-14.00 tramvaiele au circulat fără întârzieri semnificative chiar cu încadrarea în grafic pentru anumite perioade de timp.
h	Intervențiile pe sectoarele de cale de rulare afectate de uzură (str.Armand Calinescu) ar permite circulația vagoanelor cu viteză normală pentru sectorul de drum și în felul acesta ar elimina micile abateri de la programul de lucru al liniei.
i	Diferențele dintre programele de lucru zilnice și programul afișat pe site-ul RATB pentru informarea publicului călător, sunt justificate ținând cont că programul anual de transport este unul cu întindere și cu aplicativitate pe două perioade ale anului. Intervențiile asupra programului de transport, atât cele prevăzute cât și cele neprevăzute sunt inevitabile, de unde și necesitatea adaptării la situația reală impusă de trafic
j	timpul alocat urcării și coborării călătorilor în stație, pe sensul Sf.Gheorghe-Electronica a fost cuprins între 7s și 25s ceea ce denotă că aflusul de călători la ora monitorizării a fost unul sub medie.
k	intervalul de timpul parcurs între stații se încadrează între 1,10 -3.00 minute, intervalul de 3 minute monitorizat fiind cel dintre stația Ștefan cel Mare și Reînvierei, cauzată de blocarea la semafor

D. Propuneri AMRSP

a	Intrucât terminalul este într-o zonă larg circulată atât de călători de origine română cât și de călători de alte naționalități, se impune ca informațiile cu privire la trafic să se facă atât în limba română cât și într-o limbă de circulație internațională.
b	Pentru că operatorul la acesta dată nu are în administrare decât stațiile de tramvai din întreaga rețea de transport sunt necesare demersuri pentru preluare acestor spații în administrare și folosirea acestora, în scopul punerii la dispoziția utilizatorilor absolut toate informațiile legate de transportul public local aferent.
c	Având în vedere că intervalul de timp parcurs între stații, este mic, iar numărul de utilizatori foarte redus comparativ cu capacitatea vagoanelor, ar fi necesar efectuarea unui studiu care să susțină demersurile necesare creșterii distanței dintre stații, ceea ce ar duce la o eficientizare a serviciului pe criterii economice, prin creșterea vitezei de deplasare reducerea consumurilor, precum și alte beneficii.

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	16
Data monitorizarii	13.08.13
Vagon nr. inventar	250
Sens deplasare	Sf. Gheorghe – Platforma Industrială Pipera
Ora inceperii monitorizarii	11,03

Tur

Nr. ctr.	Nume statie	Ora sosirii in statie ora/min/sec.	Durata stationarii la urcare/coborare calatori min/sec.	Nr.calatori urcari/coborari	Obs.
0	Sf.Gheorghe	11.05.00	-	16	
1	Bd.Hrito Botev	11.07.00	0 /45	2/0	
2	Bd.Carol I	11.09.50	0/10	2/3	
3	Batistei	11.12.45	0/15	3/4	
4	Maria Rosetti	11.14.00	0/10	3/6	
5	Piata Gemenii	11.15.05	0/17	3/2	
6	Mihai Eminescu	11.16.08	0/14	4/3	
7	Toamnei	11.17.02	0/12	4/3	
8	Sos.Stefan cel Mare	11.19.07	1/43	7/5	
9	Reinvierii	11.20.55	0/18	4/3	
10	Alexandru cel Bun	11.24.02	0/15	0/8	
11	Bd.Lacul Tei	11.25.08	0/20	0/2	
12	Teiul Doamnei	11.27.03	0/57	3/2	
13	Lacul Tei	11.29.08	0/15	4/3	
14	Strandul Tei	11.30.00	0/15	2/5	
15	Sos.Fabrica de Glucoza	11.31.53.	0/07	2/0	
16	Gelcap	11.33.07	0/08	0/4	
17	Rocin	11.35.00	0/07	0/7	
18	Electronica	11.36.03	0/09	0/4	
19	Platforma Ind.Pipera	11.38.02	-	0/1	

A.Rezultatele monitorizarii au cuprins:

a	Durata semicursa -33 min.
b	Numar de calatori care au beneficiat de serviciul operatorului- 59 calatori
c	Durata maxima de stationare in statii pentru urcare-coborare 17 sec.

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	381
Loc de garare	Autobaza Obregia
Traseu deservit	Piata Resita - Piata Victoriei
Capete de traseu	Piata Resita
Lungime traseu	11.200 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	04:55	22:25	05:29	22:57	3	5	5	6	6
Sâmbătă	04:50	22.30	05:24	23.04	7	8	8	8	12
Duminică	04:50	22.30	05:24	23.04	7	8	8	8	12

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	24 buc
Nr.de statii	36
Statia	Piata Resita
Data monitorizarii	21.08.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.15-13.11

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	Ora plecarii din terminal		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	4148	10.17	10,39	5			
2	4919	10.21	10.45	5	1	-	
3	4808	10.27	-	5			
4	4963	10.29	10.50	5	-	-	
5	4957	10.36	10.55	5	-	-	
6	4961	10.47	11.00	5	-	-	
7	4788	10.52	11.10	5	5	-	
8	4143	10.55	11.15	5	-	-	
9	4265	10.56	-	5	-	-	
10	4108	11.02	11.20	5	-	-	
11	4103	11.06	11.25	5	-	-	

12	4164	11.07	11.26	5	-	4	
13	4150	11.15	11.30	5	-	1	
14	4630	11.16	11.35	5	-	-	
15	4134	11.16	-	5	-	-	
16	4269	11.24	11.44	5	4	-	
17	4239	11.31	11.49	5	-	-	
18	4786	11.33	11.55	6	-	-	
19	4237	11.42	12.00	5	-	-	
20	4274	11.45	12.05	5	-	-	
21	4148	11.50	12.12	5	2	-	
22	4919	11.55	12.20	5	3	-	
23	4963	12.04	12.25	5	-	-	
24	4957	12.10	12.34	5	4	-	
25	4961	12.20	12.40	5	1	-	
26	4143	12.30	12.46	5	1	-	
27	4788	12.20	12.48	5	-	3	
28	4108	12.34	12.51	5	-	2	
29	4103	12.36	12.58	5	2	-	
30	4150	12.51	13.05	5	2	-	
31	4630	12.55	13.11	5	1	-	

C. Concluzii:

a	S-a constatat ca din terminalul Piata Resita lipseste harta simplificata a traseului,graficele orare, precum si 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 perioada monitorizata, sosirile in terminal s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 5 si 6 minute. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie afisat pe site-ul RATB este de 5 minute pentru intervalul de timp 9-13. Succedarea mijloacelor de transport in terminal dupa parcurcerea traseului(tur-retur)s-a facut la intervale de timp cuprinse intre 1h 31 min si 1h 40 min.
d	Intrucat autobuzele cu numerele de inventar 4808,4265, respectiv 4134 nu s-au mai intors in terminal,(planificate in graficul de lucru) pentru conformitate vor fi solicitate foile de parcurs din ziua monitorizarii la urmatoarea inspectie in vederea.
e	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (18 calatori/mijloc de transport)
f	Linia 381 nu beneficiaza in totalitate de autobuze dotate cu aer conditionat, de unde si o serie de nemulumiri din partea unor calatorilor.
g	In statie sunt asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie prin amplasarea unui constructii special amenajata(modul) care are inscriptionata sigla operatorului Serviciului de Transport Public Local „RATB”dar nu are afisate informatii cu privire la programul de circulatie.
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 10.17-13.11 autobuzele 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 a mijloacelor de transport, conform programului de circulatie stabilit..
----------	---

AMRSP

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	381
Data monitorizarii	21.08.13
Autobuz nr. inventar	4237
Sens deplasare	Piata Resita - Piata Victoriei
Ora inceperii monitorizarii	10,27

Tur

Nr. ctr.	Nume statie	Ora sosirii in statie ora/min/sec.	Durata stationarii la urcare/coborare calatori min/sec.	Nr.calatori urcari/coborari	Obs.
0	Piata Resita	10.27.00		14/0	
1	Straja	10.28.10	0/08	3/0	
2	Izvorul Rece	10.29.54	0/10	4/0	
3	Bd.-C-tin Brancoveanu	10.31.14	0/11	5/1	
4	Bd.Alex.Obregia	10.32.45	0/08	3/0	
5	Piata Sudului	10.34.57	0/10	8/6	
6	Sos.Oltenei	10.36.38	0/08	6/4	
7	Pridvorului	10.38.55	0/11	5/2	
8	Costache Stamate	10.40.04	0/09	3/0	
9	Bd.Tineretului	10.41.56	0/12	5/3	
10	Palatul National al Copiilor	10.43.11		7/4	
11	Parcul Tineretului	10.45.06	0/14	8/9	
12	Visana	11.47.00	0/12	5/9	
13	Liceul Ghe. Sincai	10.49.03	0/14	3/9	
14	Bd.-Marasesti	10.53.18	0/11	5/7	
15	Piata Sf.Gheorghe	10.56.04	0/19	4/15	
16	Universitate	11.00.13	0/12	5/9	
17	Piata Romana	11.03.18	0/09	3/9	
18	Povernei	11.05.23	0/07	0/5	
19	Piata Victoriei	11.08.10	0/05	0/6	

A.Rezultatele monitorizarii au cuprins:

a	Lipsa aerului conditionat,ventilatia fiind una naturala.
b	Durata semicursei - 41 minute,,se incadreaza in graficul de lucru pentru ziua si ora la care s-a facut monitorizarea
c	Numarul de calatori care au beneficiat de serviciul operatorului- 96 calatori
d	Durata maxima de stationare in statii pentru urcare-coborare 19 sec.

B.Concluzii:

a	Transportul se efectueaza cu: -respectarea graficului de lucru cu incadrarea in orele de plecare si sosire la capetele de traseu; -sistemul de validare este functional ; -informarea utilizatorilor este realizata prin sistemul de informare existent la bordul mijlocului de transport; -lipsa aerului conditionat un oarecare discomfort in salonul mijlocului de transport.
---	--

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	232
Data monitorizarii	27.08.13
Autobuz nr. inventar	6211
Sens deplasare	Piata Unirii – Real Berceni
Ora inceperii monitorizarii	13.42.08

Retur

Nr ctr	Nume statie	Ora sosirii in statie ora/min/sec.	Durata stationarii la urcare/coborare calatori min/sec.	Nr.calatori urcari/coborari	Obs.
0	Piata Unirii(terminal)	13.42.08	0/14	8/0	
1	11 Iunie	13.43.53	0/12	5/0	
2	Parcul Carol I	13.46.07	0/15	3/2	
3	Autogara Filaret	13.48.15	0/12	4/2	
4	Inclinata	13.51.09	0/15	5/3	
5	Stefan Hepites	13.53.21	0/16	3/5	
6	Piata Eroii Revolutiei	13.55.03	0/18	4/5	
7	Cimitirul Serban Voda	13.56.48	0/11	2/3	
8	Opris Ilie	13.57.52	0/15	3/3	
9	Bd.Constantin.Brancoveanu	13.58.50	0/16	3/4	
10	Husi	14.00.08	0/14	4/2	
11	Piata Sudului	14.03.21	0/20	9/12	
12	Amiro	14.04.35	0/15	3/4	
13	Spital dr.Marinescu	14.05.48	0/12	6/3	
14	Tomesti	14.06.55	0/08	3/3	
15	Cartier Aparatorii Patriei	14.08.42	0/15	5/8	
16	Emil Racovita	14.10.11	0/12	3/7	
17	Ciceu	14.11.18	0/11	2/3	
18	Platforma Metalurgiei	14.12.57	0/09	0/1	
19	Editura Aramis	14.13.05	0/08	0/2	
20	Sere	14.15.05	0/06	0/0	
21	Metro Berceni	14.15.57	0/08	0/1	
22	Real Berceni	14.17.03	-	0/3	

A.Rezultatele monitorizarii au cuprins:

a	Lipsa aerului conditionat,ventilatia fiind una naturala.
b	Durata semicursei - 35 minute
c	Numarul de calatori care au beneficiat de serviciul operatorului- 75 calatori
d	Durata maxima de stationare in statii pentru urcare-coborare 20 sec.
e	Aspect interior corespunzator unei calatorii civilizate.
f	Salonul dispune de sistem modern de informare a calatorilor prin afisare pe monitor a hartii vectorizate a traseului,statia care urmeaza,conexiuni cu alte mijloace de transport timpul de parcurgere a distanta intre statii precum si alte informatii utile publicului calator.
g	Datorita spatiului redus,statie comuna si capat linie tramvai in zona Piata Unirii nu poate fi realizat un terminal.

B.Concluzii:

a	Transportul se efectueaza cu: -respectarea graficului de lucru cu incadrarea in orele de plecare si sosire la capetele de traseu; -sistemul de validare este functional ; -informarea utilizatorilor este realizata prin sistemul de informare existent la bordul mijlocului de transport; -lipsa aerului conditionat creaza un oarecare disconfort in salonul mijlocului de transport. -diferenta de 4 minute fata de graficul de lucru aparuta la autobuzul cu numarul de inventar 6211 (la sosirea in terminalul Piata Unirii), se datoreaza devierii circulatiei in zona,cauzata de organizarea concertului din Piata Constitutiei in ziua de 28 august. Sosirea in terminalul Real Berceni s-a facut cu incadrarea in graficul orar de lucru, intarzierea aparuta la capat- Piata Unirii fiind recuperata pe traseu. -la controalele facute calatorilor pe traseu, de catre personalul controlor al RATB, cu privire la validarea cardurilor de calatorie, s-a constatat in anumite cazuri neputinta acestora de a se impune in fata unor persoane care folosesc transportul in comun cu ignorarea sistemului de taxare. Intrucat comportamentul necivilizat si recalcitrant uneori deviant, nu poate fi stapanit, se impune o mai buna colaborare cu institutiile de ordine publica de pe raza Municipiului Bucuresti
---	---