

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 septembrie 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 septembrie 2013, transmis la RATB prin adresa nr.46440/28.08.201, 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 **Septembrie 2013** au cuprins următoarele unități de exploatare și date de inspecție după cum urmează:

1.Depoul Alexandriei situat în Sos.Alexandriei nr.152, sector 5 și a inclus verificarea documentelor și registrelor cu evidențele zilnice de mișcare a parcului de vagoane, precum și a datelor necesare monitorizării indicatorilor de performanță. Acestea au fost înscrise în fișa de inspecție nr. 14/05.09.2013 și cuprinde:

-	situatia parcului de vehicule la data 05.09.2013
-	situatia starii tehnice a vagoanelor, gestiunea și distributia acestora la data 05.09.2013
-	diagramele liniilor 41,32,11 și 8, valabile de la data de 17.06.2013

Având în vedere că monitorizarea și evaluarea indicatorului de performanță **I8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**, sunt necesare culegerea de informații reale din trafic și compararea acestora cu programele de circulație planificate, au fost solicitate programele de lucru

Programul de circulație pentru fiecare linie de transport trebuie să satisfacă 2 cerințe :

-	sa asigure capacitatea necesară de transport;
-	să asigure o frecvență minimă a serviciului (pentru intervalul maxim de urmărire) necesară din punct de vedere al nivelului de servire

În acest sens au fost solicitate diagramele de lucru pentru liniile 41,32,11 și 8 precum și situația parcului de vehicule la data de 05.09.2013. Nerespectarea celor două cerințe poate influența în mod negativ indicatorul de performanță și implicit calitatea serviciului de transport public local, cu insatisfacțiile utilizatorilor ce decurg din aceasta.

Întrucât informația necesară pentru verificarea unui program pentru o linie de transport este dată de volumul de călători, de distribuția lor în timp și spațiu, precum și regularitatea mijloacelor de transport în stații cu respectarea intervalului de succedare, s-a făcut monitorizarea în trafic pentru linia 32 și linia 11. Rezultatele monitorizării se regăsesc în **anexa 1** și **anexa 1a** la raport.

2. Autobaza Alexandria situata in soseaua Alexandriei nr. 150 sector 5. Conform fisei de inspectie nr.15 din 12.09.2013. au fost solicitate date cu privire la parcul existent aflat in exploatare, distributia acestuia pe fiecare linie, precum si programele de circulatie.

Monitorizarea indicatorilor de performanta implica culegerea de date reale din teren cu scopul de a fi cuantificate, comparate si pentru a putea observa evolutia in timp a acestora fata de proiectiile facute. In acest sens au fost solicitate diagramele de lucru pentru liniile 105 si 226 pentru monitorizarea si urmarirea evolutiei mijloacelor de transport in traseu, fata de graficele planificate.

Monitorizarea liniei 105 s-a facut in terminalul **Piata Presei**, iar rezultatele si concluziile acestora se regasesc in **anexa 2** la raportul de evaluare. 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 de cedeaza trecerea. Orice minut pierdut la intrarea in traseu poate deregla intregul process de exploatare, cu implicatii asupra intregului program de circulatie. In acest sens AMRSP prin adresa cu nr.127/18.09.2013 a adus la cunostinta institutiei in atributiile caruia intra intretinerea si exploatarea echipamentelor si indicatoarelor rutiere, in speta „Administratia Strazilor” prezentand situatia actuala, cu rugamintea de a interveni in rezolvarea ei.

3. Depoul Bujoreni situat in B-dul Timisoara nr. 62. sector 6. Depoul deservea liniile 61,69,96,62,91 93, are un parc activ de 74 buc troleibuze si nu a beneficiat de modernizari.

Scopul inspectiei potrivit fisei de inspectie nr.16/19.09.2013, a fost verificarea documentelor si registrelor, la nivel de depou. Acestea contin date si inregistrari ce reprezinta modul in care este realizat programul zilnic de exploatare a intregului parc, modul in care se respecta programele de lucru in baza programelor de circulatie existente. 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. Calitatea serviciului este influentata de modul in care indicatorii de performanta sunt realizati fata de tintele propuse, de gradul de satisfacere a cerintelor utilizatorilor, de evaluarile permanente a indicatorilor de performanta stabiliti, in scopul identificarii factorilor perturbatori cu influente negative asupra intregului sistem de exploatare. Un exemplu ar fi configuratia retelei (incrucisata), strada Vasile Milea-Drumul Taberei unde din cauza nefunctionarii semaforului sunt create blocaje, care in final se materializeaza in intarzieri la programul de circulatie, cu consecintele de decurg din aceasta, dar nu trebuie uitat nici faptul ca lipsa benzilor proprii pentru transportul public local, este unul din neajunsurile in Municipiul Bucuresti.

Intrucat unul din indicatorii de performanta ai serviciului furnizeaza informatii cu privire la modul in care este realizat programul de circulatie, evolutia parcului circulant in traseu (**I8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**), au fost solicitat programul de lucru pentru linia 69 in vederea monitorizarii.

Rezultatele monitorizarii se regasesc in **anexa 3** la raport.

4. Autobaza Pipera situata in Sos. Pipera nr. 55 sect. 2 care deservea liniile 104,112,135,300,301 si 783. De asemenea, autobaza mai pune la dispozitia calatorilor liniile de noapte N517, N519 si N583.

Parcul activ actual dispune de 137 autobuze, Euro3 si Euro 4.

Potrivit fisei de inspectie nr.17/26.09.2013, au fost solicitate operatorului date cu privire la situatia parcului, registrele cu documentele primare care stau la baza desfasurarii programului de exploatare a parcului, precum si documentele obligatorii pe care trebuie sa le detina conducatorul la bordul vehiculului.

Avand in vedere ca unitatea de exploatare furnizeaza date prin care se evidentiaza evolutia indicatorului **I8 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**, au fost solicitate pentru a fi monitorizate si evaluate programele de lucru pentru liniile 104 si 135

Rezultatele cu determinarile din teren, concluzii si propuneri vor fi anexate la raportul pentru luna octombrie 2013.

Pentru ca activitatea de exploatare a parcului auto, ca orice activitate economica, se desfasoara pe principiul eficientei, se va avea in vedere ca pe langa alte propuneri facute de AMRSP catre CGMB, cu scopul de a

imbunatati calitatea Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti, sa fie inclusa propunerea ca operarea pe anumite segmente de linii sa se faca cu mijloace de transport a caror capacitate este mai mica (minibuze-microbuze).

Considerentele fiind unele de natura economica, au ca motivare 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 aceleiasi indicativ de linie „449”si care creeaza confuzie in randul calatorilor.

Modelarea traseelor pe traficul existent in Municipiul Bucuresti, adaptarea capacitatilor de transport la cerintele utilizatorilor, folosirea eficienta a resurselor alocate, precum si adaptarea la noile tehnologii, trebuie sa constitue prioritati in optimizarea unui transport public local de calatori.Din monitorizarile facute pe anumite linii, in solonul mijloacelor de transport s-a observat o neputinta a personalului care efectueaza controlul in mijloacele de transport in ce priveste validarea, fata de comportamentul necivilizat a unora dintre calatori, care cu buna stiinta sfideaza regulile de transport in comun si creeaza disconfort celorlalti. Aceasta are ca efect pe langa o scadere a incasarilor, cheltuieli suplimentare cu intretinerea corespunzatoare a salonului mijlocului de transport.

In acest sens, pentru o colectare mai buna a sumelor prin validari, ca rezultat a serviciului prestat de operator catre utilizatori, trebuie regandita modalitatea de incasare a serviciului prestat si modalitatea de control a beneficiarilor serviciului de transport

Intrucat calitatea Serviciului de Transport Public Local este determinata de evolutia indicatorilor de performanta ai serviciului, evaluarea acestora se face lunar, trimestrial si anual.Pentru luna august, RATB prin adresa nr 1278/20.09/2013 a transmis la AMRSP indicatorii de performanta stabiliti de comun acord si a caror evolutie este prezentata in tabelul de mai jos.

Evolutia indicatorilor I8 si I9 in luna August

Tabel indicatori

Nr. crt	Denumire indicator de performanta	U.M	Ian	Feb	Mar	Apr	Mai	Iunie	Iulie	Aug
1.	I8-Numar de curse, (semicurse) trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie	nr.	3977	3986	3803	4164	2990	3234	3830	5151
2.	I9 - Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore.	nr.	-	-	1 traseu	-	1 traseu	1 traseu	1 traseu	1 traseu

Concluzii:

-	Pentru luna august 2013 indicatorul I8-„Numar de curse,(semicurse) trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie” se constata o crestere semnificativa fata de luna precedenta (luna iulie) de 1321 semicurse , ponderea fiind la transportul cu autobuzul. Intrucat operatorul(RATB)nu a facut nicio referire la evolutia negativa a indicatorului I8, rugam responsabilul cu centralizarea cifrelor, ca in raportul pe luna urmatoare sa faca precizarile necesare pentru a sustine cresterea numarului de semicurse intarziate.
-	La indicatorul I9-„Numar de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare 24 de ore”RATB se inregistreaza cu un traseu suspendat,acesta fiind linia 41, Piata Presei-Ghencea Perioada de suspendare a fost in intervalul 17.08-18.08.2013 si se justifica prin interventia planificata, privind revizia la calea de rulare si reseaua de alimentare cu energie electrica Intrucat masura de inlocuire a liniei 41 cu linia de naveta 641(pentru perioada de revizie) s-a facut cu asigurarea capacitatii de transport, se trage concluzia ca nu au fost calatori afectati.

--	--

Din partea RATB:
Director General
Valeriu BUNEA

Din partea AMRSP:
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

AMRSP

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	32
Loc de garare	Depou Alexandria
Traseu deservit	Depoul Alexandria - Piata Unirii
Capete de traseu	Depoul Alexandria - Piata Unirii
Lungime traseu	5.650 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	22:40	04:54	23:04	2	2	3	3	4
Sâmbătă	04:50	23:00	05.13	23:23	4	4	4	4	7
Duminică	04:50	23:00	05.13	23:23	4	4	4	4	7

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	21 buc
Nr.de statii	22
Statia	Piata Unirii
Data monitorizarii	13.08.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.55-13.50

B. Rezultatele monitorizarii

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Interval real de succedare in terminal si timpul de succedare		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare		Observatii
		Ora-reala plecarii din terminal	Interval masurat intre succedari		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	024	10.55	-	3			
2	005	11.00	5	3	2	-	
3	295	11.02	3	3	-	-	
4	284	11.04	2	3	-	1	
5	332	11.07	3	3	-	-	
6	251	11.10	3	3	-	-	
7	4025	11.12	2	2	-	-	
8	269	11.18	6	2	4	-	
9	244	11.21	3	3	-	-	
10	268	11.25	4	3	1	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
11	4023	11.28	3	3	-	-	

12	304	11.30	2	3	-	1	
13	248	11.32	2	3	-	1	
14	243	11.34	2	3	-	1	
15	322	11.36	2	3	-	1	
16	223	11.38	2	3	-	1	
17	299	11.39	1	3	-	2	
18	051	11.40	1	3	-	2	
19	4048	11.50	10	4	6	-	
20	139	11.52	2	4	-	2	
21	024	11.55	3	3	-	-	
22	005	11.57	2	3	-	1	
23	284	12.00	3	3	-	-	
24	332	12.02	2	3	-	1	
25	4025	12.09	7	3	4	-	
26	269	12.13	4	3	1	-	
27	268	12.15	2	3	-	1	
28	4023	12.23	8	4	4	-	
29	248	12.25	2	4	-	2	
30	243	12.28	3	3	-	-	
31	223	12.30	2	3	-	1	
32	299	12.31	1	3	-	2	
33	4048	12.33	2	4	-	2	
34	139	12.40	7	4	3	-	
35	024	12.49	9	4	5	-	
36	005	12.51	2	4	-	2	
37	284	12.55	4	4	-	-	
38	332	13.00	5	4	1	-	
38	4025	13.05	5	4	1	-	
40	269	13.07	2	3	-	1	
41	4023	13.11	4	3	1	-	
42	248	13.14	3	3	-	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
43	243	13.19	5	4	1	-	
44	223	13.24	5	4	1	-	
45	299	13.25	1	4	-	3	

46	4048	13.29	4	4	-	-	
47	139	13.35	6	4	2	-	
48	024	13.33	2	4	-	2	
49	005	13.40	7	4	3	-	
50	284	13.46	6	4	2	-	
51	332	13.50	4	4	-	-	

C. Concluzii:

a	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
b	In intervalul de timp monitorizat, la plecările din terminal s-au constatat diferente mici fata de programul zilnic al liniei,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 restrictionarii circulatiei rutiere pe Bulevardul Unirii intre Bulevardul I.C. Bratianu si Piata Constitutiei in perioada 22.08.2013 – 31.08.2013.
c	Revenirea tramvaielor in terminal (dupa parcurgerea traseului dus-intors) s-a facut la intervale de timp cuprinse intre 57 de minute si 43 de minute
d	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie in perioada monitorizata a fost intre 12 si 18 calatori
e	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,astfel incat se poate compara ora reala plecarii din terminal al mijlocului de transport cu ora de plecare prevazuta in graficul de circulatie, astfel ca in intervalul monitorizat 10.55-13.50 tramvaiele au circulat fara intarzieri semnificative chiar cu incadrarea in grafic pentru anumite perioade de timp.

D.Propuneri AMRSP

a	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. Activarea programului Thoreb ar fi una din solutii.
b	Intrucat terminalul include si alte capete de traseu pentru alte linii, zona fiind una extrem de frecventata de calatori, se impune si sunt conditii ca terminalul sa detina informatii cu privire la trafic, harta simplificata, intervalul de succedare in statie si in terminal precum si conexiunile cu alte mijloace de transport urban.

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	11
Loc de garare	Depoul Alexandria si Depoul Giurgiului
Traseu deservit	Romprim -Cartier 16 Februarie.
Capete de traseu	Romprim -Cartier 16 Februarie.
Lungime traseu	16.200 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	22:15	05:07	22:15	8	11	10	10	17
Sâmbătă	05:07	22:15	05:07	22:25	12	13	15	12	19
Duminică	05:07	22:15	05:07	22:25	12	13	15	12	19

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	16 buc
Nr. de statii	67
Statia	Pasaj Grant
Data monitorizarii	10.09.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	11.25-14.15

B. Rezultatele monitorizarii

Nr.crt	Numar vagon (inventar)		Interval real de succedare in statia Pasaj Grant		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare				Observatii
	Statia Pasaj Grant sens 16 Februarie	Statia Pasaj Grant sens Romprim	Ora-reala de tranzit in directia terminal- Romprim	Ora reala de tranzit in directia terminal Cartier 16 Februarie		Sens 16 Feb.		Sens Romprim		
						+	-	+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	184	236	11.26	11.30	11					
2	313	140	11.36	11.36	11	-	-		4	
3	228	333	11.53	11.45	11	6	-	-	1	
4	153	184	12.10	11.55	11	6	-	-	-	
5	051	313	12.23	12.08	11	2	-	3		
6	284	228	12.33	11.21	11	-	-	3		
7	107	153	12.40	12.36	11	-	4	5		
8	150	051	12.57	12.50	11	6	-	4		

9	220	284	13.09	12.02	11	1	-	2		
10	140	107	13.17	13.11	10	-	2		1	
11	184	220	13.40	13.40	10	3	-	9		
12	313	140	13.56	13.49	10	6	-	-	1	
13	-	228	-	14.09	10	-	-	-	-	
14	-	184	-	14.11		-	-	-	6	

C.Concluzii:

a	Intrucat in statia in care s-a facut monitorizarea nu exista afisaj cu intervalele de succedare in statie, pentru determinari au fost utilizate datele furnizate de operator pe site-ul acestuia.
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	Se constata ca intervalul de succedare in statie nu este tocmai cel prevazut in programul de transport, sosirile in statie fiind la intervale de timp ce depasesc uneori durata prevazuta in programul de circulatie. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie este 11 minute pentru programul de lucru intre orele 9-13 si de 10 minute pentru programul de lucru intre orele 13-18. Diferentele sunt cele rezultate in urma determinarilor si se regasesc in tabelul cu rezultatele monitorizarii din anexa 1
d	Succedarea tramvaielor in statia Pasaj Grant pe sensul terminal 16 Februarie, s-a facut in interval de 2h si 14 min. pentru vagonul cu numarul de inventar 184. Prin compararea programului de lucru cu masuratoarea facuta in teren reiese faptul ca intregul circuit a fost parcurs cu incadrarea in timpul alocat unei curse complete, cu mentiunea ca nu au fost monitorizate terminalale in vederea verificarii timpilor de stationare in acestea.
e	Numarul calatorilor care s-au imbarcat din statia Pasaj Grant in vagoanele de transport pe sensul Romprim a fost in medie de 8 calatori. si de 4 calatori la debarcare, pentru fiecare sosire in statie. Pentru sensul 16 Februarie numarul calatorilor care s-au imbarcat din vagon la sosire in statie, media a fost a de 6 calatori iar de imbarcare de 4 calatori.
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii parcului si are inscriptionata denumirea operatorului precum si numarul de inventar (identificare).
g	Intrucat fluxul de calatori in perioada monitorizata a fost cel mentionat la punctul (e) din concluzii, adaptarea programului de transport la situatia reala din ratiuni economice este de inteles.

D.Propuneri AMRSP

a	Intrucat Statia Pasaj Grant este amplasata pentru ambele sensuri de mers al mijlocului de transport intr-un nod de circulatie foarte activ, se impune ca masura (pentru informarea calatorilor) afisarea in statie a intervalelor de succedare a tramvaielor
----------	--

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	105
Loc de garare	Autobaza Alexandria
Traseu deservit	Valea Oltului - Piata Presei
Capete de traseu	Valea Oltului - Piata Presei
Lungime traseu	14.600 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	22:00	05:29	22:55	10	12	14	10	23
Sâmbătă	04:40	22:20	05:35	23:15	14	16	16	14	16
Duminică	04:40	22:20	05:35	23:15	14	16	16	14	16

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	16 buc
Nr. de statii	67
Statia	Piata Presei
Data monitorizarii	17.09.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	11.04-13.35

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	Ora plecarii din terminal		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	4301		11.04	12	-	-	
2	4694		11.15	12	-	1	
3	4790	11.12	11.29	12	2	-	
4	4293	11.27	11.42	12	1	-	
5	4456	11.40	11.58	12	4	-	
6	4696	11.55	12.13	12	3	-	
7	4598	12.13	12.27	12	2	-	
8	4314	12.27	12.43	12	4	-	
9	4703	12.44	13.01	12	6	-	
10	4335	12.59	13.19	14	4	-	
11	4301	13.18	13.35	14	2	-	

C. Concluzii:

a	Monitorizarea linei 105 s-a facut in terminalul Piata Presei, care constituie terminal si pentru alte trasee.
---	---

b	Toate autobuzele monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	In terminal sunt create conditii pentru achizitia de carduri s-au de reincarcare a acestora
d	Pe parcursul monitorizarii in terminalul Piata Presei (11.04-13.35) regularitatea sosirii in terminal a mijloacelor de transport aferente liniei 105 fata de programul de lucru precum si diferentele, se regasesc in tabelul cu succedari prezentat mai sus.O medie a diferentelor de 3-4 min.masurate, fata de de program, la un traseu cu o lungime de14.600 km si un numar de 67 de statii, nu se poate constitui ca intarziere majora, in conditiile in care traficul in Bucuresti este unul conditionat de spatiu si de capacitatea arterelor de circulatie, de lipsa benzilor proprii pentru mijloacele de transport public,viteza redusa de deplasare etc
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	Cu toate ca terminalul este unul cu un flux de calatori foarte ridicat, cu conexiuni extraurbane, nu sunt suficiente informatii cu privire la transportul public din zona(harta simplificata a traseului,conexiuni cu alte trasee, intervale de succedare a mijloacelor de transport, puse la dispozitia utilizatorilor).Terminalul a beneficiat de instalatii cu afisaj electronic, care sa furnizeze informatii calatorilor, dar care dintr-un comportament necivilizat al unor semeni acesta a devenit nefunctional.
g	Aspectul exterior al autobuzelor aflate in traseu este unul ingrijit si se incadreaza in ansamblul unui transport urban civilizat. In terminal la fiecare sosire a mijlocului de transport,prin personalul desemnat de operator cu intretinerea curateniei in salonul autobuzului, face inspectia acestuia si elimina eventualele deficiente.
h	Intervalul de succedare la plecarile din terminal sunt cele prezentate in Tabelul de sosiri- plecari , iar planificarea operatorului pentru orele respective se dovedeste a fi corelat cu fluxul de calatori pentru ora la care s-a facut monitorizarea.

D.Propuneri AMRSP

a	Deoarece terminalul Piata Presei se afla amplasat intr-o zona cu un grad ridicat in ce priveste traficul de calatori, cu conexiuni importante, sunt necesare repunerea in functiune a instalatiilor electronice deja existente.Astfel pot fi furnizate suficiente informatii cu privire la reseaua de transport, programul de circulatie a mijloacelor de transport local si toate informatiime necesare unui transport civilizat.
----------	--

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	69
Loc de garare	Depoul Bujoreni
Traseu deservit	Valea Argesului - Baicului
Capete de traseu	Valea Argesului - Baicului
Lungime traseu	13.200 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	04:20	22:10	05:25	23:05	6	7	8	8	15
Sâmbătă	04:30	22:05	05:30	23:05	10	11	10	10	11
Duminică	04:30	22:05	05:30	23:05	10	11	10	10	11

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	23 buc
Nr. de statii	57
Statia	Facultatea de Drept
Data monitorizarii	24.09.2013
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.40-13.35

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel succedari

Nr.crt	Numar vagon (inventar)		Interval real de succedare in statia Facultatea de Drept		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare				Observatii
	Statia Facultatea de Drept sens Baicului	Statia Facultatea de Drept sens Valea Argesului	Ora-reala de tranzit in directia terminal- Baicului	Ora reala de tranzit in directia terminal Valea Argesului		Baicului		Valea Argesului		
+					-	+	-			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	5369	5383	10.46	10.49	8	-	-	-	-	
2	5366	5302	10.58	11.05	8	4	-	-	2	
3	5306	5349	11.03	11.11	8	-	3	-	2	
4	5347	5381	11.24	11.20	8	13	-	1	-	
5	5309	5346	11.34	11.29	8	2	-	1	-	
6	5350	5325	11.39	11.36	8	-	3	-	1	
7	5387	5342	11.48	11.41	8	1	-	-	3	

8	5370	5344	11.52	12.06	8	-	4	17	-	
9	5363	5369	11.56	12.07	8	-	4	-	7	
10	5328	5366	12.04	12.22	8	-	-	7	-	
11	5345	5306	12.10	12.30	8	-	2	-	-	
12	5383	5347	12.23	12.41	8	5	-	3	-	
13	5302	5309	12.29	12.49	8	-	2	-	-	
14	5349	5350	12.40	13.00	8	3	-	3	-	
15	5346	5301	12.45	13.06	9	-	4	-	3	
16	5325	5363	12.52	13.15	9	-	2	-	-	
17	5387	5328	13.05	13.20	9	4	-	-	4	
18	5344		13.28		9	14	-			
19	5366		13.35		9	-	2			

C.Concluzii:

a	Statia in care s-a facut monitorizarea nu dispune de afisaj pentru informarea calatorilor, cu intervalele de succedare in statie a troleibuzelor. Pentru determinari s-au utilizat datele furnizate de operator din programul de circulatie la perioada (vara) si masuratorile directe facute in trafic.
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu)
c	Intervalele de succedare intre troleibuze in statia Facultatea de Drept pe ambele sensuri de deplasare (Baicului si Valea Argesului) sunt cele prezentate in tabelul cu succedari. Din analiza reiese faptul ca troleibuzele cu numerele de inventar 5347,5370 si 5344 au avut intarzieri fata de programul de lucru al liniei,astfel: -troleibuzul cu numarul de inventar 5347 -13 minute. -troleibuzul cu numarul de inventar 5370 -17 minute. -troleibuzul cu numarul de inventar 5344 -14 minute. Unele intarzieri sunt datorate de lucrarile la tronsonul de metrou din Drumul Taberei
d	Intervalul de timp in care un troleibuzul cu numarul de inventar 5366 a revenit in statia Facultatea de Drept, sensul de deplasare, terminal Baicului a fost de 2h si 37 minute.Din determinari apare o diferenta de 9 minute intre programul de lucru si masuratorile din teren pentru interval 10.58-13.35.
e	Numarul calatorilor(medie/interval monitorizat) care s-au imbarcat din statia Facultatea de Drept pe sensul terminal -Valea Argesului,a fost 8 calatori si pe senul de deplasare terminal Bacului de 4 calatori. Media calatorilor in salonul de transport inclusiv cei imbarcati din statie a fost de 24 de calatori pe sensul Valea Argesului si de 16 calatori sensul de deplasare terminal- Baicului.
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii parcului si are inscriptionata denumirea operatorului precum si numarul de inventar(identificare)

D.Propuneri AMRSP

a	Avand in vedere faptul ca apar unele diferente in trafic fata de programul de circulatie cu consecinte in realizarea acestuia (semicure intarziate) pentru anumite intervale de timp, se impune o revizuire mai atenta a programului de circulatie si modelarea parcului circulat la cerintele din trafic, tinand cont de problemele zilnice ce pot apare.
b	Informarea calatorilor in ce priveste intervalul de succedare in statie sau terminale, prin diverse forme de afisare, este un alt aspect care poate contribui la un transport urban coerent,transparent si cu implicatii pozitive in zona economica.