

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 octombrie 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 **Octombrie 2013** au cuprins următoarele unități de exploatare și date de inspectie după cum urmează:

1. Uzina de Reparații „Atelierele Centrale București” situată în strada Dr. Grozovici, nr 2-4, sector 2, are ca obiect de activitate repararea, modernizarea și fabricarea vehiculelor de transport public. Conectarea URAC la unitățile de exploatare se face prin compartimentul tehnic existent în cadrul RATB, responsabil cu menținerea în exploatare a parcului de mijloace de transport dar care poate influența o serie de indicatori de performanță cum ar fi:

I.1	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație.
I.2	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului.
I.7	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat

Potrivit fișei de inspectie nr.18/03.10.2013, scopul inspectiei a fost de a urmări modul în care activitatea de reparații a mijloacelor de transport poate afecta anumiți indicatori de performanță ai Serviciului de Transport Public Local, cu influențe asupra calității serviciului.

Exploatarea tehnică și comercială a mijloacelor de transport dintr-un sistem de transport, nu poate fi făcută fără asigurarea în permanență a întreținerii și reparării acestora. De aceea activitatea de întreținere și reparații trebuie privită ca o investiție în viitor, deoarece timpii medii de funcționare a mijloacelor de transport, duratele și calitatea operațiilor de întreținere și reparații sunt elemente critice ale rentabilității activității operatorului.

Experiența în timp a demonstrat că este mult mai ieftin a repara mijloacele de transport și utilajele după principii preventive decât a aștepta să se deterioreze complet și apoi să se intervină. Întreținerea preventivă este o acțiune complexă de diminuare a defectiunilor aparute în perioadele de exploatare, de funcționare normală sau cele de uzură a mijloacelor de transport. Succesul acestor acțiuni depinde de cooperarea mai multor compartimente din cadrul RATB (depouri, autobaze, garaje). Astfel, alături de atelierele de întreținere și reparații este necesar ca și departamentele de programare, urmărire și lansare a procesului de reparații propriu-zis să fie implicate în eliminarea defectiunilor prin acțiuni sau măsuri universale respectate. Un

sistem de intretinere si reparare corect adoptat si implementat, poate determina cresterea eficientei sistemului de productie. Optimizarea procesului de intretinere si reparatii poate garanta folosirea judicioasa a resurselor umane, materiale si financiare disponibile. Aceasta presupune o organizare si o planificare centralizata a activitatilor de intretinere si reparatii cu ajutorul unui sistem infomational performant, stocuri optime cu piese de schimb, standarde clare privind calitatea, perfectionarea si policalificarea celor care uzeaza de ele. In acest sens Uzina de „Reparatii Atelierele Centrale” este unitatea integrata in procesul de productie, care asigura repararea intregului parc de tramvaie si troleibuze aflat in exploatarea RATB, care impreuna cu subunitatile de exploatare asigura functionarea optima in conditii de siguranta si securitate a Serviciul de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti. Totodata uzina asigura:

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

Uzina are capacitatea la aceasta data (pe langa activitatea de reparatii), prin linia de fabricatie creata in regie proprie, sa produca tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborata. Astfel s-au creat conditii pentru construirea unui numar de 10 buc(5buc. cu sistem chopper si 5buc in curent alternativ) aflate deja in exploatare, folosind materiale de generatie noua, furnizate de societati din industria interna, pe o linie de fabricatie adaptata din mers si care prin investitii minime isi poate mari capacitatea de fabricatie. Intrucat actualul tramvai a beneficiat de o proiectare in regie proprie, a tinut cont de conditiile reale de exploatare, adaptarea lui la retele de alimentare cu energie electrica si cale de rulare existente, precum si la cerintele unui transport civilizat, cu respectare normele impuse de legislatia actuala. Prin conceptie, noile modele asigura un standard civilizat de transport cu posibilitate de adapare si imbunatatire a performantelor in timp. Raportul pret-calitate obtinut la fabricarea tramvaiului Bucur LF, in conditiile unei economii de piata concurentiala, in care resursele materiale constituie factorul determinant, poate influenta luarea unor decizii in continuarea unui astfel de proiect, fara a neglija faptul ca ponderea furnizorilor de materii prime, materiale si piese de schimb necesare procesului de fabricatie, o detine societatile din industria romaneasca, ceea ce constituie un mare avantaj.

Astfel s-ar putea crea premisele necesare unei finantari a uzinei care sa permita modernizarea actualului parc de tramvaie(adaptarea la cerintele actuale) si inlocuirea celor cu durata normala de utilizare depasita, cu altele de productie interna.Practica a demonstrat ca si in alte sisteme,desprinderea activitatii de exploatare de cea de reparatii, a avut ca rezultat cresterea costurilor, care acumulate in pretul final(tarif de prestatie) a dus la profituri reduse si nu in ultimul rand la dezechilibre in functionarea sistemului.

Influenta factorilor:

-	tehnici si tehnologici;
-	factorii de piata si clientii;
-	factorii concurentiali;
-	factorii mediului de furnizori;
-	factorii economici;
-	factorii interni

Toti pot avea un rol determinant in ameliorarea continua a fiecarui proces, activitate sau procedură care concură la realizarea unui produs sau serviciu de calitate. In urma inspectiei efectuate este evident că pentru modernizarea proceselor de fabricatie privind modelul Bucur LF este de dorit să se adopte o serie de actiuni in cadrul unui plan unitar, atat la nivel de RATB cat si la nivelul Administratiei Publice Locale. In acest sens AMRSP va face toate demersurile necesare(propuneri catre CGMB de studii pentru optimizarea transportului public local si includerea acestuia intr-un proiect de dezvoltare durabila) in limita atributiilor conferite de statut, in a sprijini orice initiativa RATB care sa contribuie la cresterea calitatii Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului Bucuresti.

2. Autobaza Floreasca situata in strada Donizzeti nr.8-10.care asigura parcul de autobuze pentru 7linii(143,253,261,282,368,422 si 780).Potrivit fisei de inspectie nr.19/10.10.2013 s-au solicitat date cu privire la parcul existent aflat in exploatare, distributia acestuia pe fiecare linie, precum si programele de circulatie.Autobaza este organizata astfel incat fluxul creat, permite ca dupa terminarea programului de lucru, mijloacele de transport sa beneficieze de salubritatea salonusului, de recapatarea aspectului ingrijit al exteriorului si nu in ultimul rand de verificarea starii tehnice. Astfel autobuzele sunt pregatite pentru

reluarea unui alt program de lucru. Pentru ca activitatea comerciala a parcului de autobuze este reflectata in anumiți indicatori de performanta:

18 - 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 282 si 368
--

Rezultatele cu determinarile din teren, concluzii si propuneri vor fi anexate la raportul de evaluare (anexa 2). Din problemele abordate care pot avea o influenta negativa in ce priveste calitatea serviciului, cu afectarea indicatorilor de performanta, s-a desprins, aceea ca pentru anumite trasee de noapte, (cand fluxul de calatori este unul scazut) sa fie utilizate mijloace de transport cu capacitate de transport reduasa (microbuze). Aceasta modificare ar putea influenta in mod pozitiv indicatorii economici, prin reducerea costurilor/km parcurs, adaptand capacitatea de transport la situatia din trafic atat pentru transportul de noapte cat si pentru anumite segmente de traseu care nu justifica utilizarea de capacitati standard. Astfel coeficientul de utilizare a capacitatii (CUC) ar capata valori care sa permita mentinerea in limitele eficientei exploatarea parcului de noapte.

Deasemeni tot legat de coeficientul de utilizare a capacitatii parcului, in scopul rentabilitatii activitatii pot fi introduse pe anumite trasee autobuze articulate cu capacitate de transport ridicata, care pentru anumite intervale orare poate rezolva problema capacitatii de transport. In acelasi context, introducerea unor astfel de capacitati contribuie la reducerea numarului de autobuze incluse in programul de circulatie cu implicatiile economice ce decurg din aceasta si nu in ultimul rand diversificarea ofertei de transport.

3. Depoul Victoria situat in strada Mexic nr.19 sector 1, unitatea asigura parcul de vagoane pentru liniile 1,5,10 si 24, linia 20 fiind anulata datorita lucrarilor la metrou. Parcul inventar cuprinde un numar de 43 buc iar parcul circulant 32 buc tramvaie care au beneficiat de modernizare, tip V3A-93. Potrivit fisei de inspectie nr 20/17.10.2013 au fost verificate registrul cu planificarea parcului, precum si registrul cu documentele care au stat la baza intregului proces de exploatare a parcului, anterior datei la care a avut loc inspectia, pentru luna octombrie a.c. Avand in vedere ca unul din indicatorii de performanta (**18 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**), poate influenta calitatea serviciului, s-a solicitat programul de lucru a **liniei 24** (capete de linie 1. Cartier Damaraia si 2. Bd Banu Manta), valabil de la data de 01.10.2013, in vederea monitorizarii si evaluarii acestuia in traseu. Rezultatele cu determinarile din teren, concluzii si propuneri se regasesc in anexa 3 la raport. Cu toate ca depoul are o intreaga istorie in spate si o vechime considerabila, demn de un muzeu, dispune de un flux care asigura prin programe tehnice si comerciale, exploatarea in conditii de siguranta si securitate a intregului parc circulant. Intrucat depoul nu a beneficiat de modernizari, nu dispune de un sistem de monitorizare in timp real a intregului parc de vagoane aflat in traseu (transponder) de unde si imposibilitatea de a culege informatiile utile in timp real. O astfel de aplicatie (existenta deja la alte depouri) poate rezolva suficiente probleme aparute in traseu. Informatiile pot fi preluate prin centrul dispecer, analizate si evaluate, decizia avand un caracter imediat. Pot fi eliminate astfel dereglarile la programul de lucru si implicit pierderi de semicurse sau chiar curse. Utilitatea lui poate fi dovedita in special pe timp nefavorabil (caderi abundente de precipitatii sub diferite forme) cand in retea de transport sunt incluse si utilajele de interventie pentru reparatii, deblocari si repuneri in functiune a liniilor si nu in ultimul rand usurinta in ce priveste miscarea si distributia parcului de vagoane la iesirea in traseu.

4. Autobaza Militari situata pe Bd. Preciziei nr.2-4 sector 6, care asigura parcul de autobuze pentru liniile 106,136,137,138,162,163,173,185,221,236,336 si 601. Autobaza are un parc disponibil de 123 de autobuze pus la dispozitia calatorilor prin care se realizeaza programul de circulatie propus.

Conform fisei de inspectie nr.21/24.10.2013 au fost solicitate registrele care contin date cu privire la realizarile programului de exploatare tehnica si comerciala. Autobaza este organizata si dispune de intregul flux operational atat scriptic cat si faptic, astfel incat orice activitate se desfasoara pe baza unor proceduri stabilite. Toate registrele incepand cu cel de poarta si terminand cu cel care inregistreaza foile de parcurs la terminarea programului de lucru, furnizeaza cantitatea necesara de informatii in vederea evaluarii indicatorilor de performanta ai serviciului de transport public local. Analiza zilnica a realizarilor la programul de circulatie pentru ziua precedenta, evenimente de circulatie si celelalte probleme curente, fac obiectul

teleconferintelor care au loc in fiecare dimineata cu dispeceratul central. Lipsa benzilor proprii transportului urban, modificari de trasee datorate inceperii unor lucrari cu caracter edilitar, pot crea destule dificultati in ce priveste realizarea programului de circulatie propus, avand efect direct asupra indicatorului **18 - Numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie**. In acest sens s-a solicitat programul de lucru al liniei **178** in vederea monitorizarii in traseu. Valorile inregistrate in urma masuratorilor facute din teren, observatiile si concluziile se regasesc in anexa 4 la raport.

Din partea RATB:
Director General
Valeriu BUNEA

Din partea AMRSP:
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	135
Loc de garare	Autobaza Pipera
Traseu deservit	C.F.R. Constanta – C.E.T. Sud Vitan
Capete de traseu	C.F.R. Constanta – C.E.T. Sud Vitan
Lungime traseu	13.350 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	22:30	04:40	23:10	8	12	10	9	17
Sâmbătă	04:15	22:35	04:57	23:15	15	16	19	19	21
Duminică	04:15	22:35	04:57	23:15	15	16	19	19	21

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	16 buc
Nr. de statii	54
Statia	Foisorul de Foc
Data monitorizarii	08.10.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.57-13.40

B. Rezultatele monitorizarii

Nr.crt	Numar autobuz (inventar)		Interval real de succedare in statia Foisorul de Foc		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare				Observatii
	Statia Foisorul de Foc sens CFR Constanta	Statia Foisorul de Foc sens CET Sud Vitan	Ora-reala de tranzit in statie pe directia terminal-CFR Constanta	Ora reala de tranzit in statie pe directia terminal CET Sud Vitan		CFR Constanta		CETSud Vitan		
						+	-	+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	4944	4249	11.04	11.04	12	-	-	-	-	
2	4250	6288	11.22	11.10	12	6	-	-	6	
3	4276	4767	11.31	11.32	12	-	3	6	-	
4	4264	4536	11.42	11.47	12	-	3	3	-	
5	4249	4774	11.56	12.10	12	2	-	11	-	
6	6288	4944	12.11	12.24	12	3	-	2	-	
7	4767	4448	12.20	12.37	12	-	3	1	-	

8	4536	4250	12.40	12.39	12	8	-	-	10	
9	4774	4276	13.08	12.56	12	16	-	5	-	
10	4944	4264	13.13	13.06	10	-	5	-	-	
11	4250	4249	13.29	13.19	10	6	-	3	-	
12	-	4960	-	13.32	10	-	-	3	-	
13	-	4767	-	13.39	10	-	-	-	3	

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 (programul de lucru zilnic)
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 de succedare prevazuta in programul de circulatie. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie este 12 minute pentru programul de lucru intre orele 9-13 si de 10 minute pentru programul de lucru intre orele 13-18
d	Revenirea autobuzului cu numarul de inventar 4249 in statia Foisorul de foc pe sensul terminal C.E.T. Sud Vitan dupa parcurgerea ciclului de transport, s-a facut la interval de 2h si 15 minute, diferenta fata de graficul de lucru fiind de 3 minute. Exceptia apare la autobuzul cu numarul de inventar 4777, care s-a inregistrat la succedare in statie pe sens CFR Constanta, cu o intarziere fata de timpul programat de 16 minute. Prin compararea programului de lucru cu masuratorile facuta in teren, reiese faptul ca intregul circuit a fost parcurs in intervalul monitorizat, cu incadrarea aproximativa in timpul alocat unei curse complete, exceptie facand autobuzul cu numarul de inventar 4777 care pe ambele sensuri de deplasare s-a inregistrat cu intarziere. Pentru conformitate, la urmatoarea inspectie se va verifica registrul cu foile de parcurs al autobuzului cu numarul de inventar mai sus amintit, in scopul verificarii daca acesta nu a generat pierderi la programul de circulatie (semicurse pierdute).
e	Numarul calatorilor care s-au imbarcat din Statia Foisorul de Foc pe sensul de deplasare CET Sud Vitan a fost in medie de 8 calatori/autobuz, iar pe sensul de deplasare CFR Constanta media a fost de 5 calatori/autobuz. La debarcari media a fost de 5 calatori /autobuz/sens.
f	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie) si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este unul corespunzator si are inscriptionata denumirea operatorului precum si numarul de inventar (identificare)
g	Avand in vedere ca spatiul din statie nu permite amplasarea de centre de emitere si reincarcare carduri, RATB a amplasat in parcul Foisorul de foc un astfel de centru, care are afisata harta cu traseele, dar nu detine informatii cu privire la programul de circulatie, pentru liniile care se succed in zona.

D. Propuneri AMRSP

-	Zona Foisorul de foc fiind una destul de tranzitata de mai multe mijloace de transport apartinand RATB, se impune ca masura afisarea la vedere a informatiilor cu privire la intervalele de succedare, harta simplificata a traseului si alte informatii utile. Aceasta se poate realiza prin utilizarea spatiilor de pe usile batante ale centrului de reincarcare a cardurilor amplasat in zona
---	---

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	282
Loc de garare	Autobaza Floreasca
Traseu deservit	Gara Basarab – Soseaua Fundeni
Capete de traseu	Gara Basarab
Lungime traseu	14.000 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	23:12	04:40	22:40	6	9	8	8	15
Sâmbătă	04:45	22:55	04:40	22:35	14	14	14	14	27
Duminică	04:45	22:55	04:40	22:35	14	14	14	14	27

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	23 buc
Nr.de statii	62
Statia	Gara Basarab
Data monitorizarii	15.10.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	12.00-13.40

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	4580	12.06	-	12	-	-	
2	4544	12.19	13	12	1	-	
3	4904	12.27	8	12	-	4	
4	4934	12.35	8	12	-	4	
5	4539	12.50	15	12	3	-	
6	4571	13.04	14	12	2	-	
7	4553	13.15	11	12	-	1	
8	4577	13.29	14	12	2	-	
9	4545	13.36	7	12	-	5	
10	4557			12			

C.Concluzii:

a	In intervalul de timp monitorizat, la plecările din terminal s-au constatat diferente mici fata de programul zilnic
---	---

	al liniei. Diferentele mici aparute pot fi rezultatul unor intarzieri datorate traficului anevoios in anumite noduri si intersectii de circulatie.
b	Toate mijlocele de transport monitorizate au asigurate afisarea vizibila a elementelor de informare a calatorilor (indicativul liniei si capete de traseu).Aspectul exterior al autobuzelor este corespunzator si au inscise numerele de inventar.Terminalul are prevazut un centru de cumparare si de reincarcare a cardurilor de calatorie, precum si personal care urmareste,verifica si confirma programul de lucru al fiecarui mijloc de transport aflat in circulatie.
c	Cu toate ca terminalul este unul cu conexiuni la transportul pe calea ferata, acesta nu este prevazut cu panouri de afisaj care sa puna la dispozitia calatorilor date cu privire la traseu(harta traseului) ora de sosire-plecare in terminal,interval de succedare si alte informatii utile calatorilor.

D.Propuneri AMRSP

-	Pentru avea un control asupra modului in care se desfasoaraa 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 in timp real evolutia parcului de vehicule in trafic.
---	---

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	168
Loc de garare	Autobaza Alexandria
Traseu deservit	Piata Romana-Cartier C-tin Brancusi
Capete de traseu	Piata Romana-Cartier C-tin Brancusi
Lungime traseu	

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	8 buc
Nr.de statii	44
Statia	Nicolae Balcescu
Data monitorizarii	22.10.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.50-13.30

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel succedari

Nr.crt	Numar autovehicul (inventar)	Ora cronometrata la sosirea in statie		Interval de succedare conform program de transport	Minute in plus sau minus fata de programul de succedare		Observatii
		Ora sosirii in statie- masurata	Ora programata pentru sosirea in statie conf.grafic		+	-	
0	1	2	3	4	5	6	7
1	4702	11.09					
2	4323	11.24		14	1		
3	4119	11.33		14		6	
4	4676	11.49		14	1		
5	4701	12.01		14		2	
6	4689	12.17		14	1		
7	4872	12.30		14		1	
8	4224	12.33		14		4	
9	4702	12.55		14	2		
10	4323	13.08		14		1	
11	4739	13.15		14		7	

C.Concluzii:

a	Monitorizarea s-a facut in statia Nicolae Balcescu.
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, s-a constatat ca regularitatea mijloacelor de transport este cea prevazuta in program
d	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport dupa imbarcare a fost de 6-8 calatori in intervalul 11.00-12.00 si de 22-24 calatori pentru intervalul 12.00-13.30
e	Statia nu are asigurate conditiile necesare achizitiei titlurilor de calatorie, fiind aplatata intr-un loc mai putin circulat.
f	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, pot fi comparate intervalele de succedare programate cu cele realizate.Astfel succedarea in statie s-a facut cu intarziere de 1-2 minute,fata de program pentru mijloacele de transport inscise in tabel la pozitiile 2,4,9,9 si in avans cu 1-7 minute pentru mijloacele de transport prinse in tabelul de succedare la pozitiile 3,5,8,10 si 11.Revenirea in statie a mijloacelor de transport dupa parcurgerea unui traseu cu stationarea in terminal s-a facut intr-o 1h si 47 minute.Fata de program apar mici diferente 2-3 minute, pentru ora la care s-au facut determinarile.