

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 noiembrie 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 noiembrie, transmis la RATB, prin adresa nr. **57468/01.11.2013**.

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 **noiembrie 2013**, au cuprins următoarele unități de exploatare și date de inspecție, după cum urmează:

1. Depoul Bucurestii Noi, situat pe Bd. Bucurestii Noi nr. 42, sector 1, cu mențiunea că această locație a fost programată și inspectată în luna precedentă (31.10.2013), raportarea fiind făcută pe luna noiembrie din motive de planificare. Depoul este unul mixt și dispune de un parc circulant format din 34 buc. tramvaie, ce deservește liniile 20, 41, 42 și 45, pentru transportul pe sine și un parc circulant format din 35 troleibuze, care deservește liniile 65, 86 și 97, pentru transportul pe pneuri. Parcul actual și starea tehnică este corespunzătoare, cu investițiile făcute în această subunitate, dotările și echipamentele achiziționate și necesare, mentinerii în exploatare a întregului parc, vizând în primul rând siguranța și securitatea în circulație, a întregului parc circulant. Au fost verificate registrele, cu foi de parcurs zilnice și registrele cu evenimente de circulație, de unde pot fi furnizate date și informații, cu ajutorul cărora pot fi evaluați indicatorii de performanță ai serviciului de transport public local, ce pot influența calitatea serviciului. Depoul dispune de aceeași organizare ca și celelalte depouri, în ce privește întreținerea zilnică, cât și pentru intervențiile cu caracter tehnic.

Activitatea de exploatare se desfășoară conform programului de lucru zilnic, aprobat pe fiecare schimb și mijloace de transport active, fiind susținută de documentele eliberate zilnic de către personalul responsabil cu urmărirea și înregistrarea acestora.

Întrucât documentele rezultate, în procesul zilnic de exploatare, se constituie atât ca bază de verificare în evaluarea indicatorilor de performanță, (I8 - „Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”), cât și de calcularea unor indicatori principali de exploatare (km. ruți, ore circulație, coeficient de utilizare a parcului, etc.). Documentele sunt zilnic verificate, înregistrate și introduse în sistemul de calcul.

Evenimentele din trafic (tamponări, deraieri, avarii în rețea, blocări, etc.) se înregistrează zilnic într-un jurnal cu evenimente și constituie indicator ce intră în analiza internă a activității operatorului.

Pentru că activitatea de transport public local, prin curse regulate nu poate fi evaluată decât prin monitorizare și determinări făcute în teren, au fost solicitate liniile 45 și 65, în vederea monitorizării.

2. Depoul Militari, situat în B-dul. Preciziei nr. 15-17, sector 6, în baza fișei de inspecție nr. 22/07.11.2013 a fost verificată structura parcului existent, modul de desfășurare a activității de exploatare a parcului,

problemele de natura tehnica care pot contribui la nerealizari si care pot influenta negativ anumiti indicatori de performanta ai serviciului. Parcul circulant, include un numar de 79 buc vehicule, din care 73 buc de tip T4R si 6 buc de tip V2AT. Distributia parcului programat in zi de lucru pe linii, tururi (sch. I si sch. II), cat si parc programat in zi de sambata si duminica, a constituit punctul de plecare pentru verificarea documentelor, stiind faptul ca, in analiza zilnica pe care operatorul o face, coeficientul de utilizare a parcului(CUP) are o influenta destul de importanta asupra indicatorului de performanta(la nivel de operator)

I.1.- „Numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie”. Registrele puse la dispozitie au evidenciat faptul ca, activitatea ce se desfasoara zilnic, are la baza un program de lucru si un program de circulatie adaptat la nivelul si dinamica cererii, cu scopul de a utiliza intreaga capacitate de transport. Coeficientul de utilizare a capacitatii(CUC), fiind unul din indicatorii interni, care pot evidenciat modul eficient in care sunt utilizate resursele si sunt puse la dispozitie, avand in vedere ca, activitatea este una de utilitate publica, iar sursa principala de finantare pentru activitatea de exploatare, este bugetul local. Vechimea considerabila a parcului, existenta unor acte de vandalism din partea utilizatorilor, fata de vagoanele aflate in traseu, au facut ca activitatea de intretinere si de mentinere in exploatare, sa fie una sustinuta, atat din punct de vedere etnic, cat si financiar, scopul fiind acela de a asigura un grad de confort decent. 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, a fost solicitata diagrama de lucru a liniei 35, pentru monitorizarea si urmarirea evolutiei mijloacelor de transport in traseu, fata de graficele de circulatie planificate.

Rezultatele cu determinarile, evaluarile si concluziile, se regasesc in Anexa 2, la raportul de evaluare pe luna noiembrie.

3.Depoul Giurgiului, amplasat in zona de sud a Municipiului Bucuresti, strada Actiunii nr. 92, sector 4. Aceasta subunitate a fost inclusa in programul de modernizare, astfel ca, a beneficiat atat de o logistica noua, in ce priveste partea de exploatare comerciala, cat si de dotari tehnice la reseaua de alimentare cu energie electrica, cale de rulare, vagoane etc.

Depoul are un parc inventar de 41 buc vagoane din care parc circulant zi 25 buc, care deserve sc liniile 4, 7, 11 si 25. Pentru a se evita punctul zero pentru itinerariul C.F.R. Progresul-Depoul Militari deservit de linia 25, numarul de vagoane necesar efectuării programului zilnic de transport, este asigurat atat de depoul Giurgiului, cat si de depoul Militari. In aceeasi situatie se afla si linia 11, unde programul zilnic de transport este realizat in parteneriat cu depoul Alexandria. Conform fisei de inspectie nr. 23/14.11.2013, au fost verificate registrele cu foi de parcurs, cele cu evidenta defectiunilor, rapoartele zilnice cu evenimente din trafic, precum si documentele care au stat la baza efectuării programului de transport. Faptul ca, serviciul de transport public local, este unul destul de complex, iar evaluarea acestuia se face pe baza indicatorilor de performanta specifici serviciului, se impun monitorizari atat pe itinerariile stabilite in baza programelor de transport, cat si in terminale liniilor sau nodurilor de circulatie. In acest sens, au au fost solicitate operatorului programele de lucru pentru liniile 7 si 25. Rezultatele cu masuratorile facute in teren, concluziile si propunerile noastre se regasesc in fisa de monitorizare, anexata la raportul de evaluare pe luna noiembrie 2013. Intrucat operatul prin subunitatile sale de exploatare pune zilnic la dispozitia calatorilor mijloace de transport (in baza unor programe stabilite si aprobate de municipalitate), o preocupare permanenta este de a pune pe primul loc, siguranta si securitatea calatorilor, care beneficiaza de acest serviciu.

Documentele puse la dispozitie care au fost verificate sunt:

-	cartea tehnica a vagoanelor, cu toate interventiile de natura tehnica;
-	fisele personalului (vatman), care fac dovada ca procedurile stabilite de operator sunt respectate.

4.Serviciul Programare din cadrul RATB, situat in Bdul Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, Bucuresti. Potrivit fisei de inspectie nr. 23/21.11.2013, scopul inspectiei a fost acela de a verifica modul in care operatorul elaboreaza programul de transport public local prin curse regulate, probleme care concura la nerealizarea acestuia, factorii care influenteaza calitatea, precum si propuneri de ajustare, imbunatatire si optimizare.

In baza art. 7, din Ordinul 353 al Ministrului Interneleor si Reformei Administrative pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007,„Programul de

transport public local prevazut in caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane ,anexa la regulament pentru efectuarea transportului public local ,se intocmeste si se aproba de catre Autoritatea Administratiei Publice Locale pentru o perioada de 6 ani". RATB face propuneri la program si il inainteaza CGMB, care are atributii cu privire la serviciile de transport public local persoane prin curse regulate sau speciale, in vederea evaluarii si aprobarii.

Realizarea sarcinii de transport este stabilită prin planul de circulație a mijloacelor de transport pe rețeaua dată. Planul de circulație este definit prin traseele și ciclograma circulației (prezentată fie prin intermediul graficului de circulație, fie sub forma orarului sosirilor și expedierilor mijloacelor de transport)

La elaborarea programului de transport public local prin curse regulate sau speciale, **Serviciul de programare** din cadrul RATB are in vedere o serie de factori **interni** sau **externi**, care concura la intocmirea acestuia sau pot influenta in mod negativ sau pozitiv aplicarea lui in trafic.

Din categoria factorilor **interni**, mentionam:

-	sursa de finantare;
-	capacitate parc activ;
-	dotarea tehnica;
-	resursa umana;
-	existenta unor sisteme inteligente de transport; - prelucrarea informațiilor, - comunicații, - control și electronică

Din categoria factorilor **externi** precizam:

-	capacitatea zilnica de circulatie a orasului;
-	capacitatea caii de rulare ;
-	inexistenta benzilor proprii;
-	gradul de semaforizare a intersectiilor;

Obiectivul principal in programare (planificare tactica) il constituie tinta care trebuie atinsa de operator si anume, de a asigura deplasarea utilizatorilor serviciului de transport public local, in timp util si in conditii de securitate, cu indeplinirea cerintelor de calitate, confort si la un tarif suportabil. Sub raport teoretic si practic, pentru ca un program, indiferent de felul lui, sa fie bine intocmit, este necesar ca aceasta sa intruneasca urmatoarele caracteristici:

-	sa fie explicit;
-	sa fie inteles;
-	sa fie acceptat;
-	sa poata permite aducerea schimbarilor necesare atunci cand este cazul (flexibilitate);
-	sa fie compatibil cu constrangerile interne si externe ;
-	sa poata fi urmarit si controlat;
-	sa fie un stimulente pentru a se actiona;

Un program bine intocmit prezinta o serie de avantaje ca:

-	determina pe manageri sa gandeasca in viitor;
-	conduce la ridicarea standardelor performantei;
-	asigura articularea obiectivelor cu resursele;
-	ofera capacitatea de a face fata unor evenimente neasteptate.

Planul circulației trebuie stabilit pentru fiecare dintre cele 148 linii distincte, pe care RATB le exploateaza. Pentru una din aceste linii planul circulației este definit daca sunt cunoscute următoarele elemente:

-	numărul mijloacelor de transport afectate liniei;
-	traseele pe care circulă mijloacele de transport;
-	graficul circulației mijloacelor de transport, care stabilește momentele în care circulă fiecare mijloc de transport pe traseul prestabilit.

Programul de circulație pentru fiecare linie de transport trebuie să satisfacă doua 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.

Datele caracteristice necesare analizei in intocmirea programului sunt:

-	lungimea liniei;
-	durata de operare;
-	capacitatea entității de trafic;
-	intervalul de urmărire considerat
-	coeficientul de ocupare (pe distanța cea mai solicitată);
-	volumul de călători considerat;
-	durata minimă de staționare în stația de capăt sau terminal.

Din datele de analiza, informația de baza necesară pentru realizarea unui program de transport este dată de volumul de călători estimat și de distribuția lor în timp și spațiu.

Odata stabilit volumul de calatori, informatiile sunt intregite de elemente de natura tehnica(starea tehnica a parcului activ, capacitatea de transport disponibila, datele initiale care prezinta forma arborescenta a rutelor si distantelor fiecarei linii, jurnalele anterioare, etc.). Procesarea tuturor informatiilor se face in cadrul unei aplicatii, care genereaza anexele cu diagramele de circulatie(zi de lucru si zi de sarbatoare), semidiagrame de lucru((zi de lucru si zi de sarbatoare), precum si anexele itinerar, avand posibilitatea de a aplica anumite corectii sau eventual corelari cu alte linii pe trasee. Astfel pusa baza viitorului program de transport, este analizat de factorii responsabili si din punct de vedere economic, urmand sa fie incarcata cu cifre. Valorile obtinute vor constitui sumele necesare desfasurarii intregului proces de exploatare pe intregul an, valori care sunt constituite din subventii si venituri proprii din alte activitati.

Activitatea fiind una de interes public, subventiile constituie o componenta importanta in realizarea programelor. De modul in care subventiile sunt asigurate fata de necesar si acordarea lor la timp, depinde realizarea programului stabilit.

Intrucat, activitatea de programare se constituie ca **interfata** a intregului proces desfasurat de operator (rol determinant in optimizarea transportului) obligatoriu preia spre analiza intregul volum de informatii oferit de Serviciul Dispecerizarea Circulatiei, Serviciul Exploatarea si Siguranta Circulatiei, Unitati de exploatare(depouri, garaje, autobaze), care pot furniza intreaga baza de date necesara intocmirii programului de transport.

In final, se alege varianta de itinerar optima, care include toti factorii care concura la realizarea procesului de planificare si care prezinta interes din punct de vedere economic.

Deasemeni, sunt luate in calcul informatii cu privire la :

-	capacitate de circulatie (este un indicator care se refera la calea pe care circula mijloacele de transport, acesta indica numarul de mijloace de transport care pot trece in unitatea de timp pe calea respectiva-ore de varf)
-	capacitatea caii de rulare (reprezinta numarul de calatori care pot fi transportati intr-un sens in unitatea de timp, capacitatea de transport a caii depinde atat de capacitatea mijloacelor de transport cat si de capacitatea de circulatie a caii), noduri de circulatie etc, care au afectat procesul de transport

Adaptarea **capacitatii de transport** a operatorului la capacitatea de circulatie si capacitatii de rulare a caii, trebuie sa constituie preocuparea majora a operatorului, care are ca scop reducerea consumurilor de carburant si energie electrica ca efect a reducerii vitezei de deplasare si stationarii in trafic.

Modul in care se realizeaza procesul de planificare tactic (programarea) reprezinta capacitatea de adaptare a operatorului la conditiile reale.

Se creeaza astfel conditii de a interveni prin instrumente specifice serviciului, la flexibilizarea programului de circulatie. Serviciul de transport public local prin curse regulate, fiind unul cu impact direct asupra utilizatorilor, nu trebuie neglijata informarea acestora cu privire la programul de desfasurare a serviciului. Aceasta activitate constituie elementul esential in a asigura date cu privire la programul de circulatie (sosiri-plecari din terminal sau capete de traseu, regularitatea si succedarea in statii a mijloacelor de transport, aplicatia genereaza anexe cu informatiile mai sus amintite). **Afisarea** acestor grafice in locatiile RATB, de catre operator, ar creste gradul de informare a utilizatorilor, precum si increderea in serviciul prestat, in conditii de corectitudine.

5.Serviciul Dispecerizarea Circulatiei pentru verificarea indicatorilor 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.

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

Astfel, informatiile sunt preluate din trafic atat prin dispeceratul radio- telefon, cat si prin sistemul GPS din dotare. Aplicatia folosita in monitorizare(on-line), furnizeaza operatorului in orice moment informatii si imagini din trafic(pozitia mijlocului de transport, deviere de la traseu, intarzieri in trafic, etc.). De mentionat ca din motive financiare aplicatia nu a putut fi modernizata si nici extinsa la intreaga retea de transport din Bucuresti.

De asemenea au fost verificate registrele cu evidentele zilnice din trafic care contin:

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

Programele pe calculator folosite in derularea procesului de dispecerizarea necesita unele imbunatatiri si adaptari la noile cerinte ale transportului urban actual in sensul de a prelua si furniza cat mai rapid informatiile din trafic, in vederea luarii cat mai rapid a unor decizii.

Intregul flux informational se desfasoara pe baza unei proceduri interne,iar rezultatele zilnice ale activitatii sunt transmise spre analiza factorilor responsabil.

In urma activitatii de monitorizare a AMRSP, s-au desprins o serie de probleme care se constituie ca bariere in desfasurarea serviciului de transport public si care au fost confirmate si de responsabilii RATB.

Dintre aceste se desprind:

-	cresterea numarului de posesori de autovehicule care nu respecta normele privind circulatia pe drumurile publice, blocand des caile de circulatie(parcari sau stationari in calea mijloacelor de transport public),consecintele fiind suportate atat de utilizatori cat si de operatori. In acest sens s-a desprins ideia promovarii unei Hotarari de Consiliu si inaintarea ei catre aprobare CG.M.B.,de infiintare a unui serviciu specializat (eventual in cadrul RATB),sau alte structuri din cadrul PMB) pentru ridicarea vehiculelor parcate ilegal de pe spatiile sau caile de circulatie aferente mijloacelor de transport public.
-	o colaborare institutionala slaba cu Politia Locala a Municipiului Bucuresti
-	informarea calatorilor(in ce priveste programul de circulatie,modificari de trasee,suspendari de linii, etc.) prin caneleor media si prin pliante difuzate la centrele de emitere si reincarcare a cardurilor
-	lipsa unor studii de reconfigurare a intregii retele de transport la nivelul Municipiului Bucuresti prin adaptarea la noile conditii create in ultimii ani(de natura spatiala,meteorologica,demografica, etc) precum si dotarea serviciului cu echipamente(aplicatii) care sa permita monitorizarea in timp real a intregului parc de mijloace de transport utilizate zilnic.

Din partea RATB:
Director General
Valeriu BUNEA

Din partea AMRSP:
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Sef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Intocmit
Ing. Dan OSANU

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	368
Loc de garare	Autobaza Floreasca
Traseu deservit	Piata Romana - Valea Oltului
Capete de traseu	Valea Oltului
Lungime traseu	10.350 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	22:25	05:15	23:10	5	7	5	6	9
Sâmbătă	04.30	22:35	05:18	23:20	9	9	10	10	9
Duminică	04.30	22:35	05:18	23:20	9	9	10	10	9

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	20 buc
Nr.de statii	42
Statia	Cismigiu
Data monitorizarii	13.11.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.50-13.00

B. Rezultatele monitorizarii

Tabel succedări

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.	4932	10.51	-	-		-	
2.	4549	10.56	5	7	-	2	
3.	4503	11.11	5	7	-	2	
4.	4902	11.15	4	7	-	3	
5.	4933	11.27	12	7	5	-	
6.	6277	11.30	3	7	-	4	
7.	4901	11.45	15	7	8	-	
8.	4587	11.55	10	7	3	-	
9.	6275	12.09	14	7	7	-	
10.	4801	12.15	6	7	-	1	

11.	4857	12.27	12	7	5	-	
12.	6270	12.38	11	7	4	-	
13.	4932	12.46	8	7	1	-	

C. Concluzii:

a	S-a constatat ca din Statia Cismigiu 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 statie s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 3 si 15 minute. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie afisat pe site-ul RATB este de 7 minute pentru intervalul de timp 9-13. Revenirea mijloacelor de transport in statie dupa parcurgerea unui tur s-a facut la intervale de timp de 1h 55 min.
d	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (20-26 calatori/mijloc de transport)
e	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii acestuia si are inscriptionata denumirea operatorului.
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, se poate compara ora reala a sosirii in statie al mijlocului de transport cu ora de sosire prevazuta in grafic, astfel ca in intervalul monitorizat 10.50-13.00 vehiculele au circulat fara intarzieri semnificative.

D.Propuneri AMRSP

a	Intrucat statia este comuna, beneficiare fiind inca 7 linii de transport public local apartinand RATB, pot fi create conditii de achizitionare a titlurilor de calatorie si de reincarcare a cardurilor.Astfel prin amplasarea unui modul, sau centru special amenajat (reincarcare carduri sau achizitie), s-ar crea conditii pentru utilizatorii mijloacelor de transport in comun, ca pe langa utilitatea create, sa furnizeze si alte informatii cu privire la itinerariile care tranziteaza locatia ,intervalele de succedare precum si alte informatii utile.
----------	---

FISA MONITORIZARE

A. Date referitoare la monitorizare:

Linia	35
Loc de garare	Depoul Militari
Traseu deservit	Depoul Militari – Gara Basarab
Capete de traseu	Depoul Militari – Gara Basarab
Lungime traseu	11.000 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	22:35	05:11	23:15	12	14	14	14	21
Sâmbătă	04:46	22:30	05:27	23:10	21	21	21	21	21
Duminică	04:46	22:30	05:27	23:10	21	21	21	21	21

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	7 buc
Nr.de statii	42
Statia	Gara Basarab
Data monitorizarii	27.11.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	11.00-12.40
Conditii meteo	Iarna, cu precipitatii sub forma de zapada si temperaturi scazute

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	3389	11.03	11.07	-	14	-	-
2	3409	11.17	11.25	18	14	4	-
3	3310	11.45	11.48	23	14	9	-
4	3307	11.52	12.00	12	14	-	2
5	3308	12.12	12.17	17	14	2	-
6	3389	12.25	12.34	17	14	3	-

C.Concluzii:

a	S-a constatat ca din terminalul Gara Basarab 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 12 si 23 minute. Intervalul de succedare prevazut in graficul de circulatie afisat pe site-ul RATB este de 14 minute pentru intervalul de timp 9-13.
d	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)
e	Aspectul estetic este corespunzator vechimii acestuia si are inscriptionata denumirea operatorului.
f	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”
g	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 11.00-12.40 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	178
Loc de garare	Autobaza Militari
Traseu deservit	Cartier Militari – Sala Palatului
Capete de traseu	Cartier Militari
Lungime traseu	11.875 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	04:25	22:40	05:10	23:26	5	7	10	7	9
Sâmbătă	04:55	22:35	05:38	23:15	9	12	12	9	11
Duminică	04:55	22:35	05:38	23:15	9	12	12	9	11

Nr. de mijloace de transport programate conf. program de transport	20 buc
Nr. de statii	51
Statia	Sala Palatului
Data monitorizarii	20.11.13
Intervalul orar in care s-a facut monitorizarea	10.50-13.00

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.	4433	10.50	-	-	-	-	
2.	4430	11.00	10	10	-	-	
3.	4316	11.07	7	10	-	3	
4.	4940	11.21	14	10	4	-	
5.	4753	11.25	4	10	-	6	
6.	4352	11.35	10	10	-	-	
7.	4439	11.48	13	10	3	-	
8.	4440	11.57	9	10	-	1	
9.	4548	12.05	8	10	-	2	

10.	4373	12.14	9	10	-	1	
11.	4657	12.26	12	10	2	-	
12.	4938	12.38	12	10	2	-	
13.	4442	12.44	6	10	-	4	
14.	4677	12.50	6	10	-	4	
15.	4433	12.59	9	10	-	1	

C.Concluzii:

a	S-a constatat ca din Statia Sala Palatului 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 statie s-au facut la intervale de timp cuprinse intre 6 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. Succedarea mijloacelor de transport in statie s-a facut la intervale de timp cuprins intre 2h 09 min.
d	Media calatorilor din salonul mijlocului de transport imbarcati dupa inchiderea usilor si pornirea din statie s-a pastrat constant in perioada monitorizata (15-20 calatori/mijloc de transport)
e	Intrucat monitorizarea s-a facut din statie si nu din salonul mijlocului de transport s-a observat ca aspectul estetic este corespunzator vechimii acestuia si are inscriptiata denumirea operatorului.
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, 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 10.50-13.00 vehiculele au circulat fara intarzieri semnificative.

D.Propuneri AMRSP

a	Intrucat terminalul nu dispune de un centru de reincarcare a cardurilor sau de achizitie a acestora, este necesar ca acesta sa fie dotat(spatiul permite amplasarea unui centru in zona),in acelasi timp fiind create si conditii de informare a calatorilor cu privire la programul de circulatie a liniei.
----------	--