

Municipiul Bucuresti

Autoritatea Municipala de Reglementare a Serviciilor Publice - AMRSP

CIF 26246549

Cont: RO58TREZ7055028XXX006099

Trezoreria sectorului 5, Bucuresti

Bd. Regina Elisabeta nr. 41, sector 5

Tel./Fax.021.311.21.18; 021.311.20.63

www.amrsp.com.ro



Compartiment de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE **luna septembrie 2014**

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 2014, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 38012/02.09.2014, 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.

Deficitul de capacitate de transport determină în cele mai multe cazuri aglomerația în vehicule pe perioade lungi din zi, îndeosebi în zonele unde fluxul de călători din transportul subteran se intersectează cu cel de suprafață, în special la vârful de sarcină. Serviciul de transport public local prin curse regulate la nivelul municipiului București satisface, doar la limită nevoile de deplasare a utilizatorilor, fără pretenții deosebite de confort, aspect și siguranță pe liniile dotate cu autobuze, troleibuze și tramvaie. Deficitul de capacitate de transport are efecte nefavorabile, nu numai asupra confortului călătoriei, dar și asupra încasărilor și a solicitării vehiculelor.

Obiectivul general al strategiei operatorului îl constituie **acoperirea cererii de transport actuală** și de perspectivă, în condiții calitativ superioare și cu un buget de exploatare optimizat. Aceste performanțe sunt posibile numai prin investiții importante, dirijate spre proiecte de modernizare a infrastructurii și a vehiculelor, completate cu un sprijin legislativ și instituțional adecvat. Din operativele zilnice privind situația parcului, care participă la programul de circulație se observă faptul că, operatorul întâmpină probleme atât în asigurarea parcului la ieșirea la program cât și în perioada de exploatare.

De menționat faptul că, la transportul pe sine situația privind asigurarea parcului la program este diferită față de transportul pe pneuri, nerealizările fiind generate de vechimea mare a parcului și starea tehnică precară a acestuia.

Dacă la transportul cu autobuze situațiile pierderilor față de program sunt minime, la transportul pe sine situația este total diferită, prin faptul că sunt probleme în asigurarea parcului zilnic de tramvaie. Problemele sunt generate de vechimea parcului și de starea tehnică necorespunzătoare a acestora. Lipsa pieselor de schimb și a materialelor de strictă necesitate, duc la situații în care unele unități de exploatare nu pot asigura necesarul de mijloace de transport conform programului. Intensificarea căderilor accidentale ale mijloacelor de transport, pune încă odată în evidență faptul că, RATB operează la limita de avarie.

În rapoartele de monitorizare și evaluare precedente au fost evidențiate aspectele legate de vechimea parcului, dotările necorespunzătoare a unităților de exploatare, lipsa echipamentelor tehnologice necesare asigurării mentenanței parcului, cât și a curențelor în asigurarea necesarului de piese de schimb, materii și materiale necesare desfășurării procesului de exploatare a parcului.

Toate acestea neajunsuri conduc la o alterare continuă a calității serviciului, cu consecințe imediate asupra gradului de satisfacție a utilizatorului, dar și cu efecte în viitor. Întrucât între tipurile de transport există diferențe majore, în ceea ce privește mijlocul de transport utilizat la realizarea programului, cât și a căilor de rulare aferente (auto și electric), abordarea trebuie făcută diferențiat. De aceea în perspectiva stabilirii valorilor țintă, a indicatorilor de performanță specifici serviciului, va trebui să se țină cont de aspectele esențiale care diferențiază tipurile de transport.

Este necesar ca în analiza indicatorilor de performanță a serviciului, până la stabilirea valorilor limita, să se ia în calcul toate elementele ce se pot constitui ca factori de influență. De reținut că, analiza serviciului trebuie făcută, ținându-se cont de starea actuală a serviciului și de perspectivele acestuia, în așa fel încât expresia lor să nu aibă influențe majore asupra calității serviciului sau să necesite ajustări ulterioare. Presiunea care apasă la această dată pe operator, în realizarea programului de transport este rezultatul acțiunii nu numai al factorilor direcți, dar și al factorilor indirecți, care pot fi identificați, analizați și eliminați.

La data de 16.06.2014 conform programului de transport în baza căruia se desfășoara serviciul de transport public local prin curse regulate, operatorul a redus parcul de vehicule cu un procent mai mare decât cel impus de sezon, cauzele având un numitor comun și anume lipsa sursei de finanțare pentru asigurarea parcului activ în condiții de maximă siguranță și confort.

Măsurile luate de administrația publică locală, prin creșterea numărului de benzi dedicate numai transportului public, precum și măsurile luate de operator, coroborate cu:

-	viteza sporita în deplasare (în limita impusa de caile de transport);
-	regularitate la program și respectarea intervalului de succedare în stații;
-	identificarea prin sondaje facute de operator a zonelor cu grad ridicat de încărcare a mijloacelor peste cel planificat;
-	identificarea pe zone a fluxului captiv de utilizatori (elevi, studenți, pensionari) și adaptarea programului la solicitari, nu a reusit să acopere deficitul de capacitate rezultat în urma imobilizărilor determinate de motivele menționate, în mai toate rapoartele de evaluare și monitorizare. Coeficientul de utilizare al parcului, destul de scăzut în special la transportul electric pe sine, exprima clar potențialul redus la care RATB operează la această dată. Asadar, revenirea la capacitatea parcului activ, anterior reducerii (16.06.2014), se va realiza în măsura în care sunt create condiții pentru repunerea în funcțiune a mijloacelor de transport cu defecte tehnice, dar care pot fi rezolvate la nivelul unităților de exploatare.

Toate aceste măsuri pot asigura condiții optime pentru desfășurarea transportului public cu respectarea și încadrarea în programele de transport.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **Septembrie**, în baza programului de **monitorizare** transmis la RATB, prin adresa nr. 38012/02.09.2014 au fost inspectate unitățile de exploatare ale RATB, care au în gestiune parcul circulant și asigură mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București.

Măsurătorile s-au făcut în terminale (capete) de linii, iar compararea datelor culese din teren, cu cele din documentele care stau la baza desfășurării activității de exploatare a parcului de vehicule (grafice de circulație, foi de parcurs, registre de evidență) s-a făcut în unitățile de exploatare aferente liniilor monitorizate. Sondajul a cuprins un număr de patru linii, după cum urmează:

-	Linia de autobuz 135 cu garare în Autobaza Pipera ;
-	Linia de tramvai 24 cu garare în Depoul Victoriei ;
-	Linia de autobuz 123 cu garare în Autobaza Nordului ;
-	Linia de tramvai 23 cu garare în Depoul Titan ;

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 9.45 - 12.30. Sondajul a fost făcut în terminale, ore și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal CET Sud-Vitan pentru linia de autobuz 135 în data de 26.08.2014;
-	Terminal Vasile Pârvan pentru linia 24 de tramvai în data de 02.09.2014;
-	Terminal Gara de Nord pentru linia 123 de autobuz în data de 09.09.2014;
-	Terminal Zețariilor pentru linia 23 de tramvai în data de 16.09.2014;

Datele culese în urma monitorizării în terminale, au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs verificate la operator, metoda folosită fiind cea de potrivire. Rezultatele monitorizării se regăsesc în fișele de monitorizare, completate, pentru fiecare terminal, anexate la prezentul raport de evaluare pe luna septembrie, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care asigură parcul aferent liniei monitorizate.

Din fișele rezultate în urma procesului de monitorizare se observă că, orele de sosire-plecare în /din terminal (capăt traseu), confirmate în foile de parcurs de către persoana responsabilă cu controlul de capăt sau de conducătorul vehiculului, sunt apropiate sau coincid cu măsurătorile făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, diferențele dintre măsurători și documente fiind cuprinse în medie între 1-3 minute.

Excepții apar la:

-	autobuz linia 135 unde sunt neconcordanțe între ora de sosire trecută în graficul de circulație și ora constatată în perioada monitorizată. Diferențele față de grafic sunt cuprinse între 6 și 15 minute.
-	autobuz linia 123 , vehiculul cu numărul de inventar 4171 care se înregistrează cu o diferență de 9 minute la sosire, între foaia de parcurs și măsurători;
-	Tramvai linia 23 , vehiculul cu număr de inventar 216 a avut o întârziere de 40 minute, cauza fiind blocajul în trafic între Piața Chirigiu și Sos. Mihai Bravu, fapt menționat și în raportul de lucru al conducătorului de vagon.

Din sondajele făcute pentru intervalul monitorizat, se constată că nu sunt întârzieri semnificative care să afecteze programul de circulație. Excepțiile constatate sunt pentru linia 135, unde diferențele constatate dintre foaie și graficul de circulație sunt cuprinse între 6 și 15 minute cu toate că, între înregistrările din foaie și măsurătorile din teren nu se regăsesc diferențe mai mari de 2 minute.

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță.

Pentru luna de raportare potrivit programului, RATB a transmis la AMRSP prin adresa nr. 38287/18.09.2014, valorile indicatorilor de performanță pe luna august ai Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate, care se prezintă astfel:

Referitor la indicatorul I.8 - Număr de curse, (semicurse) trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație.

-În luna august numărul de curse pierdute (nerealizate) la nivel de operator pe toate cele trei tipuri de transport se ridică la **4415** curse, justificate de starea tehnică a parcului și de problemele generate de trafic.

Față de luna precedentă când numărul de curse pierdute pe total parc a fost de **2569** curse, în luna august se constată o creștere a numărului de curse pierdute cu **1846** curse, o creștere care confirmă evoluția negativă a parcului activ. Creșterile s-au constatat la transportul cu tramvai **651** curse pierdute, respectiv **1202** curse pierdute la transportul cu autobuz. Indicele de curse pierdute are o creștere față de luna precedentă, dar nu intratât încât să influențeze negativ procesul de exploatare. Neajunsurile în ceea ce privește baza materială se resimt în continuare, cu mici ameliorări, la materialele consumabile de strictă necesitate. Așadar, deficitul de capacitate rămâne tributar față de starea tehnică și baza materială precară, la această dată cu care se confruntă operatorul. Efectele se regăsesc atât în cifre, cât și în procente, care reflectă gradul de satisfacție al utilizatorilor.

Referitor la indicatorul I.9 - Număr de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare 24 de ore

-În luna august operatorul se înregistrează în continuare cu linia 92 (Barajul Dunării-Piața Universității-Vasile Pârvan) ca suspendată, începând cu data de 10.04.2014 din cauza lucrărilor edilitare efectuate pe strada Liviu Rebreanu, la care se adaugă linia 460 București (Cartier Dămăroaia) - Mogoșoaia (Preventoriu) începând cu data de 01.08.2014. Causa suspendării fiind încetarea contractului de transport între părți.

Pentru linia 92 rămasă în continuare suspendată, operatorul asigură în continuare capacitatea necesară efectuării serviciului, prin introducerea liniilor 253 și 335, pentru preluarea fluxului de călători aferenți liniei 92 suspendată.

Referitor la indicatorul I.10 - număr de călători afectați de I8 și I9:

-Întrucât operatorul nu are capacitatea tehnică de determinare a numărului de călători afectați de curse pierdute. Cauzele și motivele pentru care acești indicatori nu pot avea valori, sunt cunoscute și au fost prezentate în rapoartele anterioare, urmând ca operatorul să facă toate demersurile necesare găsirii sursei de finanțare și implementării unui sistem automat de numărare la nivelul întregului parc circulant, care să furnizeze informațiile necesare pentru evaluarea acestuia.

Din partea RATB
Director General
Daniel Florentin Doman

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Şef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Întocmit
Ing. Dan OSANU

AMRSP