

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 Decembrie 2015**

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 Decembrie 2015, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr 46941/02.12.2015, 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, după cum urmează:

-	Biroul Tehnic - în data de 03.12.2015;
-	Depoul Victoria - în data 10.12.2015;
-	Depou Bujoreni - în data 17.12.2015;
-	Autobaza Obregia - în data de 24.12.2015.

Scopul inspecției a constat în verificarea documentelor în baza cărora se desfășoară prestația serviciului de transport public local prin curse regulate (programe de transport, programe de circulație, programe de revizii și reparații pentru tipul de transport pe șină), precum și a documentelor în temeiul cărora sunt colectate valorile pentru indicatorii de performanță ai serviciului.

În prevederile Directivei 2004/46/CE la alin (3) privind siguranța transportului feroviar se menționează: „Metrourele, tramvaiele și alte sisteme feroviare urbane se supun în multe state membre normelor de siguranță locale sau regionale și sunt adeseori controlate de autoritățile locale sau regionale, nefiind vizate de cerințele privind interoperabilitatea sau autorizarea în Uniune. În plus, tramvaiele sunt în general reglementate de legislația privind siguranța rutieră și de aceea este posibil să nu fie vizate **integral** de normele de siguranță feroviară. Din aceste motive, sistemele feroviare urbane trebuie excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive, fără a împiedica statele membre să aplice, dacă consideră de cuviință, dispozițiile acesteia la sistemele lor feroviare urbane, aplicând principiul voluntariatului”. Ținând cont de importanța pe care o reprezintă **siguranța în exploatare** a sistemului de transport public local de persoane este necesar ca principiul de voluntariat enunțat în directivă să capete un caracter de impunere, prin faptul că infrastructura ca parte componentă a sistemului de transport public local este de **utilitate publică**, face parte din domeniul public al unității administrativ-teritoriale și concură la prestarea serviciului oferit populației. Acesta intră în responsabilitatea administratorului, cu toate că RATB în calitate de operator este entitatea însărcinată cu întreținerea acestuia, fără a exista un raport contractual cu Administrația Publică Locală. În acest context administratorul de infrastructură are o răspundere esențială pentru proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei sale feroviare. Administratorul de infrastructură ar trebui să primească autorizația de siguranță din partea Autorității de Siguranță Feroviară Română în ceea ce privește sistemul de management al siguranței cu întrunirea cerințelor de siguranță. Chiar dacă transportul pe șină (tramvai) din cadrul RATB are o pondere

mai mică față de transportul pe pneuri (autobuz, troleibuz) în cadrul serviciului de transport, chiar dacă instituțional se află sub autoritatea Administrației Publice, aceasta nu înseamnă că se poate substitui unui regim de reglementare specific transportului pe calea ferată, prin asimilare. Dacă ne referim la întreținerea și repararea celor 329.665 kmcs de cale de rulare pe care le exploatează RATB, aceasta trebuie făcută cu respectarea unor reglementări, norme sau standarde care să nu pună la îndoială siguranța în exploatare a materialului rulant sau deprecierea prematură a acestuia. Este evident că menținerea căii de rulare funcțională devine costisitoare din punct de vedere financiar atât timp cât mentenanța nu respectă graficele de intervenție planificate. Intervențiile care sunt făcute la calea de rulare pe partea de reparații trebuie să îndeplinească două condiții esențiale și anume:

-	să corespundă normelor de calitate și de siguranță în exploatare;
-	să beneficieze de reglementări tehnice în baza cărora se asigură mentenanța.

Particularitatea sistemului de transport pe șină (tramvai) impune dacă este cazul o asimilare de la transportul feroviar, prin adaptare la tipul de transport feroviar, a unor reglementări care să permită efectuare mentenanței într-un cadru care să excludă orice posibilitate de neconformitate. La materialul rulant acest lucru s-a realizat de către operator, în baza unor rapoarte-avize tehnice emise de comisii de specialitate care au permis tramvaielor cu DNU consumată să poată fi menținute în exploatare, în siguranță, pentru o perioadă determinată. Același lucru poate fi realizat și la calea de rulare.

Dacă ne referim la materialul rulant, trebuie reținut faptul că la această dată operatorul (RATB) are în inventar un număr de 483 de tramvaie, din care active în jur de 245 de tramvaie, cu un coeficient de utilizare zilnică a parcului (CUP) de 50%. Vechimea parcului este destul de ridicată și creează probleme mari în realizarea programului de transport, la acest tip de transport. Privitor la cauzele care au generat imobilizări pe perioade de timp mai mari sau mai mici, acestea sunt strict legate de sursa de finanțare neacordată la timp sau insuficientă. De reținut că, parcul actual de tramvaie a fost supus unui proces de modernizare, ocazie cu care au fost prelungite duratele normale de utilizare în funcție de starea tehnică în care se află la data respectivă, dar și de normative, cărți tehnice, cataloage cu duratele normale de utilizare etc. În interiorul DNU (durata normală de utilizare) acordată după modernizare ar fi trebuit respectate ciclurile de intervenție obligatorii impuse de normative atât la caroserie, cât și la partea de tracțiune, ca ansamble extrem de importante în ceea ce privește siguranța circulației. Din constatările făcute în teren se confirmă faptul că nu au fost respectate termenele de intervenție planificate, în ceea ce privește reparațiile. În aceste condiții, tramvaiele sunt, totuși, scoase în circulație, existând riscul unor evenimente pe traseu (defecțiuni și eventual accidente). Parcul imobilizat la această dată a devenit o problemă dificilă pentru operator prin faptul că nu mai poate realiza prestația la parametrii propuși și nu poate asigura un număr normal de tramvaie în traseu.

Lipsa fondurilor necesare realizării programelor de reparații planificate, conform normativelor, au condus în timp la reducerea parcului disponibil, alterând astfel programul prestației. Fiind vorba de un număr însemnat de repere necesare reparării și punerii în funcțiune a vehiculelor, procurarea acestora s-a făcută în diverse etape și nu la nivelul tehnic solicitat, ci la nivelul resurselor financiare existente la acea dată.

Evaluarea Indicatorilor de performanță

	Noiembrie 2015			
	Tw	Tb	Ab	Total
Curse pierdute	12867	5590	33575	52032

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”

Din datele furnizate de operator la indicatorul I.8 - „Număr de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație”

rezultă că, în luna Noiembrie 2015 numărul de curse pierdute a atins valoarea de 52032 semicurse pierdute. Cauzele care au generat nerealizări rămân aceleași și au fost prezentate în rapoartele de monitorizare anterioare.

Sondaje în terminale

În cursul lunii **Decembrie**, în baza programului de monitorizare transmis la RATB au fost inspectate unitățile de exploatare ale RATB, care gestionează și asigură parcul circulant de mijloace de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate. Măsurătorile făcute în terminale și capete de traseu au fost urmate de verificări în unitățile de exploatare, având ca scop compararea datelor culese din teren prin măsurători, cu înscrisurile din documentele primare (grafice de circulație, foi de parcurs, registre de evidență) în baza cărora se prestează serviciul.

Sondajul și verificarea în subunități a măsurătorilor pe luna Decembrie a cuprins un număr de trei linii de transport, după cum urmează:

-	Linia de tramvai 5 , cu garare în Depoul Victoria , în data de 10.12.2015 ;
-	Linia de troleibuz 69 , cu garare în Depoul Bujoreni , în data 17.12.2015 ;
-	Linia de autobuz 313 , cu garare în Autobaza Obregia , în data de 24.12.2015 ;

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 10.30 – 15.00.

Sondajul s-a efectuat în terminale, ore și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Piața Sf. Gheorghe pentru linia de tramvai 5 , în data de 10.12.2015 ;
-	Terminal Baicului și Valea Argeșului pentru linia de troleibuz 69 , în data de 15.12.2015 ;
-	Terminal Piața Sf. Vineri pentru linia de autobuz 313 , în data de 24.12.2015 .

În urma sondajelor făcute pentru intervalul monitorizat, se constată că nu sunt întârzieri semnificative la programul de circulație, cu toate că presiunea pe unitățile de exploatare în realizarea programului a rămas aceeași. Situația se prezintă astfel:

-	Pentru linia de tramvai 5 aparținând depoului Victoria, din determinările făcute, nu rezultă întârzieri mai mari de 4 minute;
-	Pentru linia de troleibuz 69 terminal Baicului aparținând depou Bujoreni, din determinări reies diferențe între grafic și foaia de parcurs la sosire de până la 15 minute, diferențele la plecări din terminal încadrându-se în limitele admisibile iar în terminalul Valea Argeșului diferențele la sosire se înregistrează doar la turul 16 și turul 24

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

- Față de luna precedentă, pe luna noiembrie R.A.T.B. nu se înregistrează cu valori la acest indicator.

Din partea RATB
Director General,
Radu Paul ORZAȚĂ

Din partea AMRSP
Director Servicii,
Ciprian CĂRNUȚĂ

Întocmit,
Șef Compartiment
Ing. Dan OSANU