

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 martie 2015**

În conformitate cu atribuțiile Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice, conferite prin HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr. 112 / 2012, precum și a programului de monitorizare stabilit pentru luna **martie 2015**, transmis către R.A.T.B. cu adresa nr. 9191/27.02.2015, 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.

Potrivit Ordin 972/2007-„*Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Regulamentului-cadru, pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru a serviciilor de transport public local*” la Secțiunea a 3-a „**Siguranța rutieră**” art 25 – îndatoriri ale operatorilor autorizați care efectuează servicii publice de transport, la alin 2 se precizează: „*să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția **tehnică periodică/revizia tehnică periodică** valabilă și certificate /clasificate/incadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare*”.

Pornind de la prevederile legale existente și de la starea actuală a parcului de vehicule, prin care se asigură Serviciul de transport public local de către RATB la nivelul Municipiului Bucuresti, AMRSP prin compartimentul de specialitate, în limita competențelor, a considerat că sunt necesare o serie de măsuri ce trebuie luate de operator și de elaborare a unor **proceduri** în ceea ce privește siguranța călătorilor, astfel încât mijloacele de transport utilizate în procesul de exploatare să corespundă din punct de vedere al siguranței. Vechimea ridicată a mijloacelor de transport utilizate, starea tehnică precară, precum și lipsa unor acte normative, a fost punctul de plecare în elaborarea unor norme privind acordarea **avizului tehnic** vehiculelor urbane care circulă pe șină(tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu. În acest sens o comisie tehnică numită prin Decizia Directorului General al R.A.T.B., a procedat la întocmirea unui normativ propriu care a fost aprobat în C.T.E.-R.A.T.B. și în C.C.E.. Faptul că, transportul urban pe șină, nu diferă cu mult de cel feroviar, în elaborarea normativului propriu a fost consultat „*Ordinul nr. 1484/2008 pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor feroviare care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*” emis de Ministerul Transporturilor.

Așadar la această dată, operatorul dispune de o procedura clară în baza căreia o comisie tehnică, poate emite **avizul tehnic** pentru menținerea în funcțiune și acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul electric de transport pe șină care a depășit durata normală de funcționare. Avizul tehnic potrivit noii proceduri este însoțit de un raport tehnic întocmit de către comisia constituită și conține toată documentația aferentă. Potrivit procedurii, avizul eliberat de S.M.C. și aprobat de Directorul M.A.S. se va atașa cărții vehiculului și va constitui document de referință în analiza viitoare în ce privește prelungirea duratei de funcționare a mijlocului de transport.

Sondaje in terminale

În cursul lunii **Martie**, în baza programului de monitorizare transmis la RATB au fost inspectate unitățile de exploatare ale RATB, care gestionează parcul circulant și asigură mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București. Determinările făcute în teren au fost urmate de verificări în unitățile de exploatare, având ca scop compararea datelor culese din teren făcute prin măsurători, cu înscrisurile din documentele primare care stau la baza activității de exploatare. Determinările au fost efectuate în terminale (capete) de linii prinse în programul de monitorizare propus pe luna martie. 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 care gestionează parcul aferent liniilor monitorizate.

Sondajul pe luna martie a cuprins un număr de patru linii de transport, după cum urmează:

-	Linia de tramvai 40 cu garare în Depoul Titan ;
-	Linia de tramvai 56 cu garare în Depoul Titan ;
-	Linia de autobuz 311 cu garare în Autobaza Titan ;
-	Linia de tramvai 8 cu garare în Depou Militari ;

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 10.30 – 14.30, sondajul a fost făcut în terminale, ore și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Piata Sfanta Vineri pentru linia 40 de tramvai în data de 24.02.2015;
-	Terminal Piata Sfanta Vineri pentru linia 56 de tramvai în data de 24.02.2015;
-	Terminal Piata Rosetti pentru linia 311 de autobuz în data de 10.03.2015;
-	Terminal Zetariilor pentru linia 8 de tramvai în data de 18.03.2015;

Măsurătorile au fost făcute (sosiri-plecari) în terminale și au fost comparate cu înscrisurile din graficele de circulație și foile de parcurs, verificate în unitățile de exploatare. Rezultatele sondajului făcut se regăsesc în fișele de monitorizare completate pentru fiecare terminal, anexate la prezentul raport de evaluare, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care gestionează parcul aferent liniei.

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, și măsurătorile făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, conțin diferențe care se pot considera întârzieri (peste 6 minute), după cum urmează:

-	tramvai linia 40 , vehicul cu numărul de inventar 163 unde diferența dintre foaie și măsurători este de 9 minute la sosire, diferența care a afectat și ora de plecare.
-	tramvai linia 56 , vehiculul cu numărul de inventar 119 se înregistrează cu o depășire de 12 minute la sosire în terminal. Vagonul prezenta probleme la sistemul de franare, drept pentru care a fost necesară retragerea acestuia la depou pentru remediere.

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. Neajunsurile în ceea ce privește aprovizionarea cu necesarul de piese de schimb, subansamble și materiale au persistat, rezultatele fiind cuantificate în imobilizări de mijloace de transport, curse neefectuate și utilizatori nemulțumiți.

Evaluarea Indicatorilor de performanță

	Februarie 2014				Februarie 2015			
	Tw	Tb	Ab	Total	Tw	Tb	Ab	Total
Curse pierdute	898	738	4051	5687	1790	624	11043	13457

Referitor la indicatorul **I.8 - „Numar de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie”**

-Creșterea numărului de defecte în parcul activ, în unele depouri și autobaze fac uneori imposibilă acoperirea necesarului de mijloace de transport pe anumite linii, la ora de vârf. Este evidentă situația cu

care se confruntă RATB la această dată, în ceea ce privește starea tehnică a parcului de vehicule, în special la transportul pe șină. **Lipsa pieselor de schimb și a subansamblelor** necesare reparării defectelor apărute la mijloacelor de transport și repunerea în funcțiune a acestora, a devenit una dintre problemele majore cu care se confruntă operatorul. Capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb este strâns legată de sursele de finanțare, care neasigurate la timp au agravat, situația precară deja existentă în ce privește parcul activ. Cu toate că, operatorul dispune de un sistem performant SAP-ECC 6.0, sistem prin care se urmărește situația parcului de vehicule, plecând de la contorul de km. efectiv rulați, nu exclude ca la scadența pentru revizie, mijloacele de transport care nu corespund tehnic și care necesită intervenții, să nu poată beneficia de aportul de piese de schimb, fiind astfel blocate în subunități. Pentru a nu pereclita atât siguranța călătorilor, cât și siguranța circulației în trafic, operatorul a luat toate măsurile cu riscul de a nu realiza sarcina de transport(programul de transport), de a scoate la program doar mijloacele de transport sigure.

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 Februarie 2015 numărul de curse pierdute a atins valoarea de 13457, față de 5687 curse pierdute cu care s-a înregistrat în luna februarie 2014. Creșterea este semnificativă și este justificată de incapacitatea operatorului pentru asigurarea necesarului de piese de schimb și materiale pentru mentenanță. Din operativă zilnică transmisă de operator rezultă că, zilnic parcul programat a suferit o diminuare în medie de 5-6 procente față de parcul programat. Neavând capacitatea de transport care să poată fi corelată cu fluxul real de călători, situația impune ca operatorul să exploateze la maxim capacitatea de transport existentă, cu condiția de a respecta în limite rezonabile intervalele de succedare în stații, fără a crea disconfort călătorilor. Orice practică de acest gen impusă de anumite neajunsuri financiare poate deveni o practică periculoasă, cu consecințe extrem de negative, atât asupra beneficiarului serviciului de transport, cât și a celor două entități prin care este asigurat și furnizat serviciul de transport public local(Administrația Publică Locală și RATB). Imobilizările de mijloace de transport și cauzele care le generează, nu pot fi tratate doar la nivel de unitate de exploatare, divizie și conducere operator, implicarea Administrației Publice Locale având un rol extrem de important. Lipsa fondurilor pentru investiții majore, în actualul **Sistem de transport din București**, statutul actual nedefinit în ce privește delegarea gestiunii transportului public de persoane, au constituit elementele care permanent au generat disfuncționalități în ceea ce privește Serviciul de transport public local.

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

-La acest indicator pentru luna de raportare, operatorul nu se înregistrează cu trasee pe care nu a efectuat transport public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 de ore.

Din partea RATB
Director General
Vincentiu Daniel ANTONESCU

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Florea CHELU

Întocmit
Ing. Dan OSANU