

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 Urmarire a Aplicarii Reglementarilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE luna mai 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 **mai 2015**, transmis către R.A.T.B. cu adresa nr. 18185/30.04.2015 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** din Regulamentul serviciului. Evaluarea performanței serviciului de transport trebuie făcută ținând cont de impactul factorilor interni cât și externi, care pot influența în mod pozitiv sau negativ calitatea serviciului.

Potrivit art.14 alin (1) din legea serviciilor de transport nr.92/2007 „Serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri-tehnic edilitare specifice care împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public local”. La alin.(2) de la același articol sunt enumerate componentele care alcătuiesc ansamblul infrastructurii de transport public local, după cum urmează:

-	constructii, instalatii si echipamente specifice pentru intretinerea, repararea si parcare a mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, statii de spalare si igienizare etc.
-	dispecerate si dotari speciale de urmarire si coordonare in trafic a vehiculelor de transport, de interventie si de depanare;
-	calea de rulare a tramvaielor si a metroului;
-	echipamente , mijloace specifice de transport, cabluri si elemente de sustinere, in cazul transportului pe cablu;
-	retele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze, metrou si pentru transportul pe cablu;
-	sistemul energetic de alimentare a rețelilor de contact electrice, statii de transformare - redresare sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelilor de contact;
-	rețeaua de drumuri , tuneluri, cai navigabile, galerii si statii de metrou, precum si constructii si instalatii aferente;
-	amenajari stradale , precum: statii de imbarcare-debarcare, puncte de vanzare a legitimatiilor;

Având în vedere complexitatea serviciului de transport, infrastructura prin intermediul căreia se realizează prestarea serviciului este definitorie. O infrastructură de transport care nu îndeplinește condițiile funcționale, poate efecta defavorabil unele din criteriile de calitate ale serviciului după cum urmează:

-	regularitate la program
-	siguranta in exploatare
-	confortul
-	ritmicitatea
-	gradul de aglomeratie

De modul în care este finanțată, modernizată, administrată și întreținută infrastructura, depinde calitatea serviciului de transport, chiar și în condițiile în care sunt asigurate capacitățile de transport aferente fluxurilor de călători. Gradul ridicat de motorizare în continuă creștere, coeficientul de evoluție a traficului rutier, lipsa benzilor dedicate, flux de călători oscilant și greu de cuantificat pe intervale de

timp, lucrări edilitare în execuție cu strangulări de căi de transport, devieri de trafic, toate acestea fac de multe ori ca modelarea programului de transport de catre operatorul serviciului să nu poată elimina deficiențele produse. Impactul negativ al infrastructurii de transport se poate vedea în reducerea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport public, întârzieri la program, grad crescut de nemulțumire a utilizatorilor, dar și creșterea costurilor cu reparațiile mijloacelor de transport care participă la prestarea serviciului. Întrucât transportul public la nivelul Municipiului București este asigurat cu mijloace de transport pe pneuri (autobuz și troleibuz) și pe șină (tramvai), se impune ca analiza să fie făcută plecând de la cauza care a generat dereglări în sistem, dar și pe tipuri de transport, cu implicații asupra beneficiarului serviciului, precum și modul în care administratorul infrastructurii serviciului este implicat. Tratarea trebuie făcută plecând de la situația modului în care infrastructura serviciului de transport poate fi definită prin atributele dreptului de administrare prevăzute de către normativele în vigoare (posesie, folosință sau dispoziție). De menționat este faptul că ambele cai de circulație, atât la transportul pe șină cât și la transportul pe pneuri, infrastructura aparține municipalității, doar că mentenanța cailor de rulare la tramvaie aparține RATB.

De asemenea, trebuie ținut cont de starea actuală a celorlalte componente ale infrastructurii (depouri, autobaze, echipamente specifice, dispecerate etc), fără de care sistemul nu poate funcționa la nivelul unui transport public în deplină siguranță. Investițiile modeste în ultima perioadă în ceea ce privește modernizarea căilor de rulare la tramvai, a făcut să crească considerabil costurile cu întreținerea și repararea lor. Concret, starea actuală a căii de rulare la transportul cu tramvai, pune mari probleme operatorului în a o menține în funcțiune la un standard de calitate și de mediu. Eliminarea riscului în ceea ce privește evenimentele cauzate de uzură (calea de rulare sau a bandajelor la boghiuri, sisteme și subansamble la vagoane, structură de rezistență, etc) presupune preocuparea permanentă a operatorului, dar aceasta trebuie și susținută financiar. Prin lucrări de I+R neplanificate cresc costurile de mentenanță, care în final, de cele mai multe ori depășesc valoarea de înlocuire a segmentelor de cale afectate. Așadar, lipsa acestor investiții pentru reabilitări sau modernizări, nu fac decât să ducă la o degradare continuă a prestației, cu efecte negative și asupra mijloacelor care asigură capacitatea de transport.

Lungimea de șină cale dublă afectată la această dată reprezintă aproximativ 30%, din total șină pe care RATB o utilizează în prestarea serviciului de transport public local. Sectoarele de cale de rulare la tramvaie cele mai afectate sunt cele de pe următoarele artere de circulație:

-	Str. Barbu Vacarescu - linia de tramvai 5
-	B.dul Mihalache - linia de tramvai 24, 42, 45
-	Calea Calarasi - linia de tramvai 14, 40
-	B.dul Basarabia - linia de tramvai 14, 40, 46
-	B.dul Chisinau - linia de tramvai 14, 36, 46
-	Calea Serban Voda, Sincai, Nerva Traian - linia de tramvai 1
-	B.dul Camil Ressu - linia de tramvai 23, 27

Cu toate că, deținătorul infrastructurii de transport public local la această dată face eforturi pentru a asigura condiții optime pentru desfășurarea unui transport în limite rezonabile, prestatorul serviciului de transport public local (RATB) nu reușește să-și realizeze integral programul de transport prognozat, preluând astfel toate nemulțumirile venite din partea utilizatorilor.

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **mai**, în baza programului de **monitorizare** transmis la RATB, prin adresa nr. 18185/30.04.2015 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. Determinările s-au făcut simultan, urmărindu-se în același timp, cauzele care pot genera întârzieri, sau creșteri ale intervalelor de succedare în stații și terminale.

Sondajul a cuprins un număr de patru linii, după cum urmează:

-	Linia de autobuz 182 cu garare în Autobaza Nordului ;
-	Linia de troleibuz 86 și 90 cu garare în Depoul Vatra Luminoasă ;
-	Linia de autobuz 253 cu garare în Autobaza Floreasca ;

-	Linia de tramvai 11 cu garare în Depoul Giurgiu .
---	---

Intervalele în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 12.00-14.30. Sondajul a fost făcut în terminale simultan, după cum urmează:

-	Terminal 1 Gara de Nord pentru linia de autobuz 182 în data de 06.05.2015;
-	Terminal 1 Arena Națională și Terminal 2 Dridu pentru linia de troleibuz 86, în data 29.04.2015;
-	Terminal 1 Arena Națională și Terminal 2 Valea Argeșului pentru linia de troleibuz 90, în data 13.05.2015;
-	Terminal 1 Spitalul Fundeni și Terminal 2 Faur pentru linia de autobuz 253, în data de 20.05.2015
-	Terminal 1 Zetărilor și terminal 2 16 Februarie pentru linia de tramvai 11, în data de 27.05.2015;

Datele culese în urma monitorizării în terminale, au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs confirmate. Rezultatele verificării prestației operatorului pentru liniile și intervalele monitorizate se regăsesc în fișele de monitorizare, completate pentru fiecare linie, anexate la prezentul raport de evaluare pe luna mai, care au fost confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care gestionează, exploatează și asigură parcul aferent liniei monitorizate.

Din fișele 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 1-5 minute. Excepții apar la următoarea tramvaie:

-	troleibuz linia 86 unde sunt neconcordanțe între ora de sosire trecută în graficul de circulație și ora constatată în perioada monitorizată. Diferențele față de grafic la plecări sunt cuprinse între 8 și 15 minute și sunt înregistrate la doar două troleibuze din 5 troleibuze monitorizate.
-	troleibuz linia 90 unde diferențele sunt constatate la sosire între foaia de parcurs și graficul de circulație toate că, timpul efectiv de parcurgere la semicurse este sub cel programat.
-	tramvai linia 23 , vehiculul cu numărul de inventar 216 a avut o întârziere de 40 minute, cauza fiind blocat în trafic între Piața Chirigiu și Șos. Mihai Bravu, fapt menționat și în raportul de lucru al conducătorului vagon.
-	tramvai linia 11 , vehiculul cu numărul de inventar 124 , unde la sosire se înregistrează cu o depășire față de grafic de 12 minute la sosire și 8 minute la plecare.

Pentru liniile la care măsurătorile în terminale au fost făcute simultan, au fost create condiții pentru o analiză comparativă în ceea ce privește intervalul de timp programat al unei semicurse cu timpul efectiv consumat pentru realizarea acesteia. S-a observat că pentru perioada monitorizată, a liniei de autobuz 253 și a liniei de troleibuz 90, timpul efectiv realizat la o semicursă nu a depășit intervalul de timp prevăzut în programul de circulație. Reiese că, pentru traseele unde căile de circulație nu prezintă zone de conflict, aglomerație în trafic, sau alte elemente de natură care să conducă la diminuarea vitezei de deplasare, intervalele de timp aferente unei semicurse sunt respectate, iar înscrisurile din grafice corespund cu măsurătorile reale din teren.

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță

Pentru luna de raportare potrivit programului, RATB a transmis la AMRSP prin adresa nr. 18500/ 21.05.2014, valorile indicatorilor de performanță ai Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate. Aceștia 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 aprilie numărul de curse pierdute (nerealizate) la nivel de operator pe toate cele trei tipuri de transport se ridică la **34322** curse, justificate de starea tehnică precară a parcului, precum și de problemele generate de traficul aglomerat, blocări precum și devieri de trafic impuse de lucrările edilitare.

Tabel curse pierdute luna aprilie 2015:

Luna	D.T.E.		D.T.A.	Total
	Tw.	Tb.		
Aprilie	6835	1573	25914	34322

- Creșterea substanțială a numărului de curse pierdute pe luna aprilie vine în urma aplicării de către operator a unor măsuri cu caracter administrativ și anume, de modificare a **planului** de transport

existent, de creștere a acestuia și aducerea la nivelul **programului** de transport inițial. Faptul că, programul de transport nu a fost susținut de parcul de vehicule existent, din motive tehnice, cât și financiare, a făcut ca diferențele dintre ceea ce s-a planificat la nivel de program de transport și ce s-a realizat să pună în evidență clar **potențialul real** al operatorului, dar și **neajunsurile** cu care acesta se confruntă.

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

-In luna aprilie operatorul se înregistrează la acest indicator cu linia 44(Cartier 16 Februarie-Vasile Pârvan) ca fiind afectată de lucrări de remediere la rețeaua de apă din B-dul. Dinicu Golescu. Perioada suspendării 07-08.04.2015. Ca măsură de înlocuire pentru perioada suspendată s-a introdus linia de navetă 644

Referitor la indicatorul I.10 - numar de calatori afectati de I8 si I9:

-Indicatorul I.10 -, Număr de călători afectați de I.8 și I.9” nu are valori, 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
Vincentiu Daniel ANTONESCU

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Șef Compartiment
Ing. Dan OSANU