

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 iulie 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 Iulie 2015, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 26272/25.06.2015, 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:

-	Autobaza Pipera – Sos. Pipera nr. 55 in data de 02.07.2015
-	Sectia liniei- Sos Giurgiului nr. 164 in data de 09.07.2015
-	Depoul Alexandria - Sos. Alexandriei nr.152 in data de 16.07.2015
-	Sectia Rețele Electrice si Substatii Energetice(RES) in data de 23.07.2015
-	Autobaza Titan –Bulevardul Theodor Pallady nr. 64 in data de 30.07.2015

Potrivit art.7 din legea serviciilor de transport public nr. 92/2007 „Serviciile de transport public local se desfasoara cu respectarea reglementarilor in vigoare privind legalitatea transportului, **conditii de lucru, de exploatare a vehiculelor si de exploatare a infrastructurii**, precum si conditiile privind **siguranta circulatiei**”. Toate raporturile generate de executarea serviciului de transport public local, arată că protecția vieții umane și a mediului este prioritară. Așadar atât infrastructura tehnico-edilitara cât și mijloacele de transport prin intermediul cărora se execută serviciul de transport public local la nivelul Municipiului Bucuresti trebuie exploatate, întreținute și reparate la standarde care să elimine orice posibilitate de producere de evenimente nedorite. **Calea de rulare** ca parte integrantă a infrastructurii tehnico-edilitara, cu toate că aparține municipalității, întreținerea și repararea suprastructurii acesteia, formată din linii de tramvai, piese de cale, instalații de automatizare și semaforizare (stradale sau din depouri), precum și refugii și mobilier stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție, revine operatorului. Acestea se execută prin secția liniei din cadrul Direcției de infrastructură sisteme energetice și cale de rulare din cadrul RATB.

Lucrările de întreținere și reparații a căii de rulare sunt necesare în scopul preîntâmpinării unor consecințe grave după cum urmează:

-	creșterea întreruperilor de circulație datorate remedierii liniei distruse;
-	creșterea numărului de deraieri a materialului rulant;
-	deranjamente în traficul general;
-	vibrații care crează disconfort locuitorilor din zonele aferente căii de rulare defecte;

Activitatea de întreținere și reparații se execută de către operator în conformitate cu reglementările și normele specifice în vigoare și cu respectarea graficelor de revizii și reparații, cu mențiunea că o parte din actualele normative în baza cărora este dimensionată resursa umană, în raport cu inventarul lucrărilor existent la acest moment, nu au mai fost actualizate după reorganizarea potrivit legii 15/1990 a unităților economice de stat ca regii autonome sau societăți comerciale.

De menținerea în exploatare în condiții de deplină siguranță a căii de rulare, depinde **realizarea programului de transport**, în baza căruia se desfășoară serviciul public de transport prin curse regulate. Dacă la nivelul parcului de tramvaie necesar realizării sarcinii de transport, defectarea unui tramvai, care poate fi înlocuit, nu are consecințe atât de mari încât să afecteze major un program de circulație, la calea de rulare apariția unui defect poate imobiliza temporar o linie și implicit un număr de tramvaie care asigură capacitatea de transport. Așadar importanța menținerii în exploatare a căii de rulare actuală este vitală, ținând cont și de vechimea acesteia. Investițiile din ultimii ani în modernizarea căii de rulare au fost făcute în limita alocațiilor de la bugetul local, de multe ori insuficiente față de necesar. Pastrarea unor standarde în domeniu prin creșterea vitezei de circulație, fără a se afecta confortul călătorilor, fluidizarea traficului urban, menținerea în limite a parametrilor de mediu (vibrații, zgomot) nu poate fi realizată decât cu investiții. Creșterea cheltuielilor cu întreținerea și repararea căii de rulare vine ca o consecință a subfinanțării capitolului investiții în ce privește înlocuirea sau modernizarea căii de rulare.

Utilizarea în procesul de reparații a materialelor refolosibile rezultate din dezafectări, casări sau deșeuri, ca alternativă, în lipsa materialelor ce nu pot fi achiziționate din cauza resurselor financiare, din punct de vedere economic constituie o soluție de acceptat (costuri reduse), dar din punct de vedere tehnic implică adaptări, soluții noi, care de cele mai multe ori fără un personal specializat, lucrările de intervenții nu pot fi realizate. La întreținerea căii de rulare se adaugă întreținerea instalațiilor de automatizare și semaforizare din rețeaua stradală, cât și din cea din depouri, refugii pietonale și adaposturi pentru călători, garduri de protecție, indicatoare de stații, etc. Acesta se poate realiza în măsura în care baza materială este asigurată ritmic și la nivel de necesar. Este adevărat că modul în care operatorul este organizat în ceea ce privește modul de intervenție la nivelul rețelei de cale de rulare, arată eficiența cu care sunt rezolvate problemele apărute atât la calea de rulare cât și la piesele de cale, instalații de automatizare sau alte lucrări adiacente.

O activitate la fel de importantă fără de care serviciul de transport nu se poate desfășura în condiții optime o reprezintă **Secția rețele electrice și substații energetice din cadrul RATB**, a cărui obiect de activitate îl reprezintă menținerea în parametri funcționali a instalațiilor care fac parte din sistemul energetic de tracțiune și anume:

-	Substații electrice de redresare și alimentare cu energie electrică;
-	Cabluri de curent continuu polarități diferite;
-	Rețea de contact pentru troleibuze și tramvaie;
-	Rețea stradală de comunicații prin fibră optică;
-	Instalații telecomandă substații;
-	Instalații cofreți;

Parte integrantă a sistemului de transport, rețeaua electrică și substațiile energetice asigură furnizarea energiei electrice pentru acționarea electrovehiculelor de care depinde realizarea programului de circulație. Pierderea de curse la programul de transport nu poate fi doar o cauză a unui parc disponibil de vehicule îmbătrânit și cu probleme mari în menținerea în funcțiune la standarde de siguranță circulației, poate fi și din cauze unor defecte apărute în furnizarea de energie electrică, fie din cauza operatorului fie din cauze independente de acesta. Așadar analiza valorilor indicatorului de performanță **1.8 - Numărul de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație** trebuie făcută în așa fel încât, trebuie identificate cauzele care au generat întreruperi pe partea de furnizare a energiei electrice, cât și pe partea de rețea de transport, sau aparate de rețea. Programele de revizii și reparații la lucrările pe care le are în inventar operatorul sunt întocmite în baza actelor normative specifice activității, în vigoare la acesta dată, numai că din cauza unor deficiențe în ce privește asigurarea necesarelor de piese și materiale de schimb acestea nu pot fi realizate în totalitate, existând restanțe.

Sondaje în terminale

În cursul lunii **iulie**, 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 pe luna iulie a cuprins un număr de trei linii de transport, după cum urmează:

-	Linia de autobuz 330 cu garare în Autobaza Pipera în data de 01.07.2015 ;
-	Linia de tramvai 32 cu garare în Depoul Alexandria în data 15.07.2015 ;
-	Linia de autobuz 102 cu garare în Autobaza Titan în data de 30.07.2015 ;

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

-	Terminal Piata Presei si Faur pentru linia 330 de autobuz în data de 02.07.2015 ;
-	Terminal Piata Unirii si Depou Alexandria pentru linia 32 de tramvai în data de 16.07.2015 ;
-	Terminal CET Sud Vitan și Cora Pantelimon pentru linia 102 de autobuz în data de 29.07.2015 ;

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 prezenta astfel:

-	Pentru linia de autobuz 330 aparținând autobazei Pipera din determinările făcute, diferențe ce depășesc limita admisibilă apar la sosiri în terminal Piata Presei, la autobuzul cu nr.inv. 4783 turul(3) și autobuzul cu nr. inv. 4641 turul (5).
-	Pentru linia de tramvai 32 aparținând depou Alexandria intervalul de succedare în terminal este respectat, diferențele de 1-3 minute apărute între măsurători și înscrisuri sunt diferențe nesemnificative și se pot înscrie în limitele admisibile.

Evaluarea indicatorilor de performanță pe luna iulie 2015

Prin adresa nr. 29066 din 16.07.2015 RATB a transmis la AMRSP valorile indicatorilor de performanță realizați în luna precedentă și la trimestru, conform graficului de raportare și care se prezintă astfel:

Referitor la indicatorul **I.1 -Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație.**

Tabel cu evoluția trimestrială a numărului mediu zilnic de mijloacelor de transport utilizate la programul de transport:

Tip transport	Trim.I - 2015		Trim.II - 2015	
	Plan	Real	Plan	Real
Tramvai	255	248,2	253,1	231,0
Troleibuz	161,4	160,4	157,3	153,2
Autobuz	655,6	608	631,6	586,6

-Din situațiile transmise de operator, se poate observa că evoluția parcului de vehicule paricipant la program pe trimestrul II- 2015 față de trim.I- 2015 este una negativă. Procentul de pierderi la program este mai evident la transportul auto, unde aprovizionarea cu materiale și piese de schimb necesare mentenanței parcului de vehicule rămâne tributară. Toate aceste deficiențe în ce privește asigurarea bazei materiale necesare desfășurării în condiții optime a serviciului de transport s-au acutizat în timp, situația creată devenind una extrem de greu de redresat. Efectele asupra prestației sunt evidente și se regăsesc în creșterea gradului de nemulțumire a utilizatorilor serviciului.

Pe tipuri de transport situația se prezintă astfel:

Tip transport	Aprilie		Mai		Iunie		Total Trim. II
	Parc programat (vehicule)	Parc realizat (vehicule)	Parc programat (vehicule)	Parc realizat (vehicule)	Parc programat (vehicule)	Parc realizat (vehicule)	Parc realizat %
Tramvai	8.292	7.314	7.413	6.984	7.317	6.780	91,56
Troleibuz	4.932	4.832	4.702	4.520	4.675	4.582	97,38
Autobuz	21.230	18.294	18.138	17.765	18.067	17.306	92,92
Total	34.454	30.440	30.253	29.269	30.059	28.668	-

- Din valorile înscrise în tabel reiese că, evoluția parcului pe trimestrul II-2015 este una în scădere, față de trimestrul anterior, pierderi mai mari față de program fiind înregistrate la transportul electric pe sine precum și la transportul auto. Motivele pentru care operatorul înregistrează în continuare pierderi la program rămân în continuare atât vechimea și gradul ridicat de uzură al mijloacelor de transport, cât și lipsa pieselor de schimb.

Referitor la indicatorul I.2-Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:
a) nr. de reclamații justificate.
b) nr. de reclamații rezolvate.
c) nr. de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale.

Evoluția indicatorului de performanță

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2015 - valori	
		Trim. I	Trim.II
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	1338	930
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	52	127
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	1338	930
	<i>c) număr de reclamații la care RATB nu a răspuns în termen legal</i>	0	0

- În trimestrul II - 2015, operatorul se înregistrează la acest indicator cu un număr total de 930 reclamații privind calitatea serviciului. Numărul de reclamații justificate în trim. II a crescut la 127 reclamații justificate, față de 52 reclamații justificate înregistrate în trimestrul anterior.

Sesizarile au fost clasificate astfel:

Criterii de clasificare	Aprilie	Mai	Iunie	Total Trim.II
C1	145	194	146	485
C2	1	7	21	29
C3	2	7	8	17
C4	2	3	1	6
C5	81	62	103	246
C6	52	42	53	147
Total	283	315	332	930

- Ponderea reclamațiilor o reprezintă conform clasificărilor făcute de operator, reclamațiile cu privire la deficiente cale de rulare tramvai (C6) unde operatorul se înscrie cu un număr de 41 de sesizări, urmat de un număr de 32 de sesizări cu privire la activitatea comercială (C5), 10 sesizări referitoare la confortul călătorilor (nefuncționare sisteme aer condiționat), 10 sesizări privind vechimea mijloacelor de transport, iar diferența până la 127 de reclamații justificate se constituie în sesizări ce reprezintă restituiri de sume deduse din portofelul electronic, sau diferența de suprataxă.

Referitor la indicatorul **I.3 -Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.**

Aprilie -2015			Mai-2015			Iunie -2015			Total trim. II		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (>Euro3 nr.veh.	%	Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (>Euro3nr.veh	%	Programat nr. veh	Realizat poluare redusă (>Euro3 nr.veh	%	Programat nr. veh medie la perioada	Realizat poluare redusă (>Euro3 nr.veh	%
707,7	609,8	86,2	585,1	573,1	97,9	602,2	586,6	95,8	631,7	586,6	92,9

* media la perioada

- La indicatorul **I.3 - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație**, în trimestrul II-2015 procentul rămâne aproape neschimbat față de trimestrul anterior, când operatorul se înregistra cu un procent de 92,7% poluare redusă. Evoluția negativă în continuare, se justifică prin utilizarea la program a autovehiculelor cu un grad de poluare mai ridicat în detrimentul celor cu grad de poluare redus, imobilizate din motive tehnice.

Referitor la indicatorul I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători.

- Vechimea parcului de mijloace de transport rămâne în continuare cauza principala care determină nerealizări la program. Capacitatea de transport nu mai poate fi asigurată conform programului atât timp cât parcul imobilizat din motive tehnice, nu beneficiază de alocări de fonduri necesare repunerii în funcțiune și nici pentru modernizări. Cu toate ca Uzina de reparații dispune de capacitatea de producție suficientă reparării oricăror ansamble, subansamble și echipamente aferente mijloacelor de transport, aceasta nu a beneficiat de sumele solicitate, necesare repunerii în funcțiune a parcului imobilizat.

Tabel cu vechimea parcului:

Tip transport	Vechimea medie a parcului(ani)		
	Trim. I 2015	Trim. II 2015	Durata normală de utilizare conf H.G.2139/2004 [ani]
Tramvai	17,92	18,25	12-18
Troleibuz	12,16	12,41	6-10
Autobuz	7,58	7,83	4-8

- Din datele transmise de operator, se observă că valorile ridicate privind vechimea parcului justifică într-o oarecare măsură nerealizările la program, eforturile operatorului în menținerea parcului la standardele de siguranță, calitate și confort nu sunt conjugate cu o finanțare corespunzătoare stării tehnice actuale. Situația dotărilor de confort pentru călători rămâne aproape neschimbată față de trimestrul anterior, motivul fiind lipsa resurselor financiare necesare achiziției de aparatură și accesorii.

Tabel cu dotări minime de confort pe tipuri de vehicule

Tip echipament confort	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
- instalație ventilație	469	273	999
- instalație informare călători	184	273	998
- acces persoane dezabilități	66	100	998

Referitor la indicatorul I.5 - Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatori autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transportului.

- La acest indicator operatorul se înregistrează cu suma de 110.481,04 lei, suma care se va recupera.

Referitor la indicatorul I.7 - Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat.

Aprilie		Mai		Iunie		Total trim. II	
Număr accidente	Km.rulaj	Număr accidente	Km.rulaj	Număr accidente	Km. rulati	Număr accidente	Km. rulati
Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km	
30	6.359.638	43	6.185.232	23	6.054.789	96	18.599.659
4,72		6,95		3,80		5,16	

Pe tipuri de transport, numărul de accidente pe trimestrul II situația se prezintă astfel:

Tramvai nr.acc./km rulați	Troleibuz nr.acc./km rulați	Autobuz nr.acc./km rulați
10/4.475.494	15/2.453.684	71/11.670.481

- Pe trimestrul II - 2015 procentul de accidente raportate la un 1 milion de km înregistrează o ușoară scădere față de trimestrul I-2015, scădere datorată pe o parte traficului ceva mai redus dar și a unui comportament mai responsabil a participanților la trafic.

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

-Evoluția indicatorului atât pe luna iunie, cât și la nivel de trimestru pune în evidență faptul că operatorul înregistrează pierderi în continuare la program. Cauza principală invocată de operator o constituie în continuare deficitul de piese de schimb și materiale. Temperaturile ridicate din ultima perioada au pus probleme mari atât vehiculelor acționate de motoare termice cât și celor acționate electric cu rulare pe șină. Valoarea crescută a numărului de curse pierdute se înregistrează în continuare la transportul auto, a carui pondere din parcul de vehicule reprezintă aproape 60%.

Tabel curse pierdute trimestrul II 2015:

Luna	E.T.E.		E.T.A.
	Tw.	Tb.	
Aprilie	6835	1573	25194
Mai	3828	2273	6897
Iunie	4153	1624	8697
Total Trim.II	14416	5470	41508

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

- Fata de luna precedentă, pe luna Iunie RATB nu se înregistrează cu valori la acest indicator.

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

-Întrucât operatorul nu dispune de un sistem integrat automat de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/ pe intervale orare și zile, nu poate furniza informații reale cu privire la numărul de călători afectați de indicatorii I8 și I9.

Din partea RATB
Director General
Vincentiu Daniel ANTONESCU

Din partea AMRSP
Director Servicii
Ciprian CĂRNUȚĂ

Sef Compartiment
Ing. Dan OSANU