

Municipiul București

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 Reglementarilor privind serviciul de transport public local

Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE **luna Aprilie 2016**

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 **aprilie 2016**, transmis către R.A.T.B. cu adresa nr. 849/31.03.2016, 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, la următoarele locații:

07.04.2016	Autobaza Pipera
14.04.2016	Serviciul Dispecerizarea Circulației
21.04.2016	Depoul Giurgiu
	Autobaza Ferentari
28.04.2016	Secția Linii

Verificările în unitățile de exploatare a indicatorilor de performanță au fost precedate de sondaje în terminale și capete de traseu, care au inclus măsurători.

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 și au inclus:

06.04.2016	Linia de autobuz 330 - capăt de linie Faur
21.04.2016	Linia de tramvai 11 - capăt linie Zețarilor
	Linia de autobuz 220 - capăt linie Piața Rahova

Intervalul în care s-a făcut monitorizarea liniilor a fost cuprins între orele 12.00 - 15.00. Sondajul s-a efectuat în terminale, ore și zile diferite.

Rezultatele sondajului făcut se regăsesc în fișele de monitorizare completate pentru fiecare terminal și capăt de traseu, 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 măsurărilor a rezultat că sosirile în terminal și capăt de traseu nu au intervale egale de timp, așa cum este prevăzut în programul de circulație.

Faptul că, plecările din terminale se fac sub supravegherea responsabililor cu programul de circulație din terminale, sunt create astfel condițiile de recâștigare a timpului pierdut în trafic, în dauna timpului de staționare, tocmai de aceea nu se va ține cont în analiză, de media de timp la plecare.

Datele culese în urma monitorizării în terminale au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs confirmate. Astfel în luna aprilie, odată cu sondajele efectuate în terminale, au fost urmărite și evoluțiile **indicatorilor de performanță specifici** prestației serviciului, pentru fiecare unitate de exploatare prinsă în programul de monitorizare.

Indicatorii de performanță ai serviciului supuși evaluării în luna aprilie sunt următorii:

-	I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație
-	I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

Pentru verificarea indicatorilor de performanță, au fost supuse evaluării situațiile zilnice ale parcului participant la program pentru luna aprilie, precum și prestația serviciului pentru aceeași perioadă după cum urmează:

Situația parcului la data monitorizării:

Situația parcului la data verificării indicatorilor de performanță						
Data	Autobaza/Depou	Parc inv.	Parc progr.	Parc real.	Rezerve veh. sch	Curente
06.04.2016	Autobaza Pipera	142	96	96	6	6
18.04.2016	Depoul Giurgiu	42	21	21	0	0
18.04.2016	Autobaza Ferentari	194	116	116	0	0

Evoluția indicatorilor de performanță ai serviciului la subunitățile verificate

1. Autobaza Pipera pentru data de 06.04.2016

Situație centralizată pentru toate cele 7 linii deservite:

	Parc (I.1)			Semicurse (I.8)		
	programat	realizat	%	programat	realizat	%
Total	96	96	100	1414	1387	98.09

La indicatorul- **I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație**, este realizat la nivel de autobază la data monitorizării în procent de 100%, în condițiile în care numărul de autobuze imobilizate din motive tehnice este de 40 la nivel de autobază. Începând cu 01.04.2016 operatorul a încercat o adaptare a programului de circulație în funcție de parcul activ din fiecare autobază la care să se adauge și numărul de vehicule care în funcție de bugetele alocate vor fi scoase din imobilizari. Această măsură ar ajuta îmbunătățirea procentului indicatorului de performanță dar nu și calitatea serviciului întrucât numărul autovehiculelor scoase la program rămâne cam același. Operatorul serviciului – R.A.T.B. invocă faptul că finanțarea din partea PMB este precară și că această stare de fapt, creează problemele grave cu care se confruntă R.A.T.B., în special în ceea ce privește asigurarea ritmică cu piesele de schimb.

La indicatorul - **I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație**, operatorul se înregistrează la acest indicator cu 27 semicurse pierdute în zi lucru.

Având în vedere faptul că indicatorul I.1 este realizat în procent de 100% , înseamnă că semicursele pierdute sunt înregistrate pentru cele 96 de autobuze scoase la program. Cealaltă categorie de semicurse pierdute aferente autobuzelor care nu pot fi scoase la programul zilnic nu se mai regasesc în situația în care valoarea

indicatorului I.1. este de 100%. De aceea considerăm că procedura operatorului de a programa mijloacele de transport în funcție de ceea ce este activ din parc și nu în funcție de cererea din stradă, nu este corectă și ca atare, valoarea indicatorului I.8 nu este în concordanță cu ceea ce ar fi trebuit ca parc programat funcție de cerințele utilizatorilor.

Starea tehnică a parcului, vechimea acestuia, dar și capacitatea tehnică actuală redusă de repunere în funcțiune a parcului de vehicule imobilizat rămâne în continuare o problemă la care atât operatorul cât și administrația publică locală caută soluții. Operatorul invocă o finanțare precară din partea PMB.

Sondajul făcut la data de 06.04.2016, în capătul de traseu Faur pentru linia de autobuz 330, înregistrează întârzieri doar la turul 9 la sosire de 11 minute.

2. Depoul Giurgiu pentru data de 18.04.2016

Linia	Parc(I.1)			Ore			Semicurse (I.8)		
	programat	realizat	%	programat	realizat	%	programat	realizat	%
4	1	1	100	17.00	16.72	98.35	60	60	100
7	4	4	100	69.07	68.18	98.71	112	112	100
11*	9	9	100	140.77	140.22	99.60	103	103	100
25	7	7	100	106.53	104.53	98.12	94	92	97.87
Total	21	21		469	493		369	367	
100							99.45		

*linie monitorizată

La Depoul Giurgiu valoarea indicatorului I.1 - „Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație” este realizat în procent de **100%**, pentru data de 18.04.2016. Deși se pare că prin acest procent operatorul și-a realizat sarcina de serviciu ca număr de autovehicule scoase pe trasee, nu putem să evaluăm pozitiv acest procent, întrucât numărul de vehicule programat de operator nu ține cont de cererea din stradă, ci este conceput în funcție de starea tehnică a mijloacelor de transport. Fiind imobilizate un număr mare de vehicule din cauze tehnice, operatorul urmărește să-și programeze mijloacele de transport zilnice în funcție de ceea ce poate fi activ din parcul său. Din aceste considerente putem afirma că serviciul prestat nu are o calitate corespunzătoare din punct de vedere al numărului de vehicule programate. Cu toate că parcul programat este realizat în procent de 100%, aceasta nu înseamnă că pretențiile utilizatorilor sunt satisfăcute în totalitate, atât timp cât intervalele de succedare în stații au crescut.

La indicatorul I.8 - Numărul de curse (securse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație se constată că, procentul de realizare este de **99,45%** în condițiile în care creșterea intervalelor de așteptare în stații este resimțită de utilizatori.

Referitor la determinările din teren pentru linia de tramvai 11 (Zețarilor-Cartier 16 Februarie), în intervalul monitorizat s-au constatat diferențe între graficul de circulație și măsurători. Diferențele apărute la sosirea în terminalul Faur depășesc 11 minute la turul 9, 14 minute la turul 3 și 10 minute la turul 10.

2. Autobaza Ferentari pentru data de 18.04.2016

Situație centralizată pentru toate cele 14 linii deservite:

	Parc (I.1)			Semicurse (I.8)		
	programat	realizat	%	programat	realizat	%
Total	116	116	100	454	367	80.83

La Autobaza Ferentari s-a constatat că indicatorul I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație este realizat în procent de **100%**, pentru data de 18.04.2016. Numărul mare de autobuze imobilizate din motive tehnice care nu pot fi utilizate la program impune exploatarea celor participante la program în regim intensiv cu

consecințele ce decurg din aceasta. Numărul autobuzelor imobilizate în ziua în care s-a făcut monitorizarea a fost de 50.

La indicatorul **I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație**, se constată că numărul de semicurse pierdute pentru ziua în care s-a efectuat sondajul a fost de 67 semicurse, care pot fi puse pe seama unui trafic aglomerat, viteza comercială redusă sau alți factori care nu au legătură cu serviciul de transport.

Constatările și concluziile AMRSP făcute pentru autobazele Pipera și Ferentari sunt valabile și pentru depoul Giurgiu în ceea ce privește acești doi indicatori de performanță.

4. Secția linii

Potrivit art. 7 din Legea serviciilor de transport public nr. 92/2007 „*Serviciile de transport public local se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condiții de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației*”.

Infrastructura tehnico-edilitară cât și mijloacele de transport prin intermediul cărora se execută serviciul de transport public local la nivelul Municipiului București 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-edilitare, cu toate că aparține municipalității, întreținerea și repararea suprastructurii acesteia revine operatorului și este formată din:

-	linii de tramvai;
-	piese de cale;
-	instalații de automatizare;
-	semaforizare (stradale sau din depouri);
-	refugii și mobilier stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție.

Acestea se execută prin Secția Linii din cadrul Direcției de Infrastructură Sisteme Energetice și Cale de Rulare din cadrul R.A.T.B.

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 reorganizare potrivit Legii nr. 15/1990 a unităților economice de stat ca regii autonome sau societăți comerciale.

Probleme identificate:

-	bunuri utilizate la efectuarea serviciului (cale de rulare) care nu au fost preluate cu număr în inventarele operatorului, prin faptul că investiția a fost făcută de administrația publică locală ca amenajare stradală fără să se facă defalcarea pe componente și predată beneficiarilor;
-	lungimi de șina de tramvai afectată și care necesită intervenții (15,9 km cale dublă);
-	normative utilizate la elaborarea situațiilor de lucrări neactualizate;
-	lipsa dotărilor la punctele de intervenții (sectoare).

Concluzii

La nivelul lunii aprilie s-a constatat din analizele făcute și din informațiile furnizate de operator că, deși s-au reasezat programele de circulație, s-au asigurat o parte din necesarele de piese de schimb și materiale, iar vechimea parcului de vehicule pune în continuare mari probleme în realizarea sarcinii de transport. Prestația serviciului de către operator trebuie făcută în baza unui **program de transport** local propus și aprobat de CGMB și nu în baza unor planuri de transport ajustate de operator în funcție de parcul activ circulant.

Evaluarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local în trimestrul I - 2016

Prin adresa nr. 318207/19.04.2016 R.A.T.B. a transmis la AMRSP conform graficului de raportare, valorile indicatorilor de performanță realizați în trimestrul I - 2016 după cum urmează:

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ	
I.1	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea Programului de circulație;
I.2	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
a.	<i>numărul de reclamații justificate;</i>
b.	<i>numărul de reclamații rezolvate;</i>
c.	<i>numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale.</i>
I.3	Despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
I.4	Nerespectarea abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
I.5	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat;
I.6	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
I.7	Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
I.8	Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
I.9	Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
I.10	Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la indicatorii I.8 și I.9.

I.1. Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru pentru realizarea programului de circulație

Tabel cu evoluția pe trimestrul I - 2016 a numărului mediu zilnic de mijloacele de transport utilizate la programul de transport:

Tip transport	Ianuarie		Februarie		Martie		Trim. I - 2016	
	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real	Plan	Real
Tramvai	255,7	214,8	279,3	228,8	281,5	234,3	272,2	225,9
Troleibuz	154,6	137,2	166,4	145,2	234,3	146,7	162,9	143
Autobuz	658,9	572,3	717,9	603,3	725,5	623,3	700,7	599,6
Total	1069,2	924,3	1163,6	977,3	1241,3	1004,3	1135,8	968,5
	86,44%		83,99%		80,90%		85,27%	

- evoluția parcului mediu de vehicule participant la program pe **trimestrul I - 2016** rămâne în continuare una negativă. Operatorul nu mai reușește să asigure parcul de vehicule necesar realizării unui program de transport, în așa fel încât să poată satisface cerințele utilizatorilor. Creșterea intervalelor de succedare în stații, ca efect al reducerii numărului de tururi este una din cauze care face să crească gradul de nemulțumire a călătorilor. Această situație a devenit evidentă încă din anul 2015, când pe fondul unor dezechilibre create între veniturile și cheltuielile operatorului au fost impuse măsuri de reducere a parcului de vehicule pe motive tehnice. Nerespectarea graficelor de reparații din lipsa pieselor de schimb au condus la menținerea în imobilizare a unui număr foarte mare de vehicule și suprasolicitarea parcului circulant. Efectele asupra prestației sunt vizibile, presiunea pe operator în ceea ce privește realizarea sarcinii de transport devenind una reală și greu de redresat.

Verificarea valorilor indicatorului **I.1** „Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație” a fost făcută în unitățile de exploatare lunar, în baza programului de monitorizare. Astfel au fost consultate prestațiile serviciului în vederea verificării conformității după cum urmează:

Januarie 2016

[illegible]

Februarie 2016

Unitate Parc	Depoul Colentina	Depoul Bujoreni	Depoul Bucureștii Noi	Autobaza Pipera	Autobaza Floreasca	Depoul Giurgiu	Autobaza Ferentari
<i>programat</i>	1135	1890	637	2842	1950	682	3508
<i>realizat</i>	1000	1542	590	2307	1779	516	3087
%	88.10	81.58	92.62	81.17	91.23	75.65	87.99
<i>medie</i>	85.47						

Martie 2016

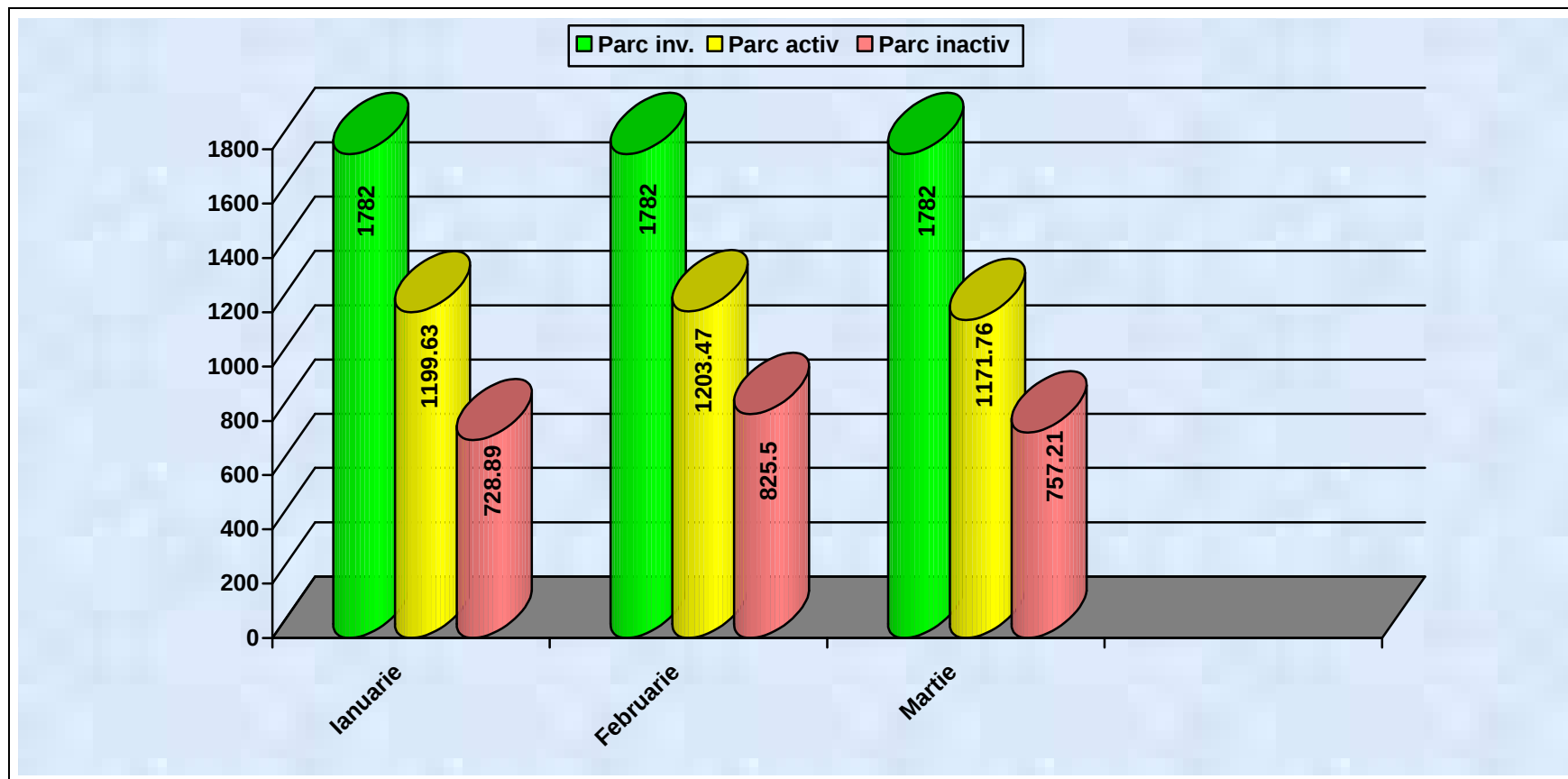
Unitate Parc	Depoul Bujoreni	Autobaza Pipera	Autobaza Floreasca	Depoul Giurgiu	Autobaza Ferentari
<i>programat</i>	2038	3070	2106	728	3788
<i>realizat</i>	1601	2566	2041	613	3255
%	78.55	83.58	96.91	84.20	85.92
<i>medie</i>	85.83				

Se constată că media la nivel de operator pe trim. I la Indicatorul I.1 la verificările făcute în unități este de 85.33%, iar valoarea transmisă de R.A.T.B. este de 85,27%.

Evoluția parcului activ și inactiv (mediu) pe trimestrul I - 2016

Tip transport	Ianuarie			Februarie			Martie		
	Parc inv.	Parc activ	Parc inactiv	Parc inv.	Parc activ	Parc inactiv	Parc inv.	Parc activ	Parc inactiv
Tramvai	485	238,38	246,16	485	250,79	234,20	485	256,35	228,64
Troleibuz	297	163,29	133,70	297	170,75	126,24	297	169,93	127,06
Autobuz	1147/1000*	797,96	349,03	1147/1000*	781,93	465,06	1147/1000*	745,48	401,51
Total	1782	1199,63	728,89	1782	1203,47	825,50	1782	1171,76	757,21
Activ circ.		67,32%			67,53%			65,76%	

**147 de autobuze sunt propuse la casare*



Grafic cu evoluția parcului activ-inactiv față de parcul inventar (ianuarie-martie)

Din analiză rezultă că în trim. I - 2016 aproximativ 33% din parc a fost inactiv, pe fondul lipsei pieselor de schimb și a materialelor necesare mentenanței, dar și a vechimii acestuia. Dacă la transportul auto, întreținerea infrastructurii sistemului de transport intră în atribuțiile administrației publice locale, la transportul electric cu tramvai, acesta revine operatorului. Așadar starea tehnică a acestuia poate afecta prestația prin scăderea vitezei comerciale, dar și cu implicații negative asupra materialului rulant.

Tabel cu evoluția numărului mediu zilnic de mijloacelor de transport utilizate la programul de transport (trim. I - 2015 - trim. I - 2016)

Tip transport	Trim. I - 2015		Trim. I - 2016	
	Plan	Real	Plan	Real
Tramvai	272,6	272,0	272,2	225,9
Troleibuz	162,2	160,5	162,9	143
Autobuz	698	694,4	700,7	599,6
Total	1132,8	1127,9	1135,8	968,5
	99,57		85,27	

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.

Indicator de performanță I.2	Denumire indicator	Anul 2016 - valori			
		Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2016
	<i>Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:</i>	385	446	309	1140
	<i>a) număr reclamații justificate</i>	74	34	24	132
	<i>b) număr reclamații soluționate</i>	385	446	309	1140
	<i>c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal</i>	0	0	0	0

Evoluția trimestrială a Indicatorului I.2:

Criterii de clasificare	Ianuarie	Februarie	Martie	Trim. I - 2016
C1 (comportament salariați)	146	260	189	595
C2 (confort călători)	71	7	6	84
C3 (salubritate interior/exterior)	2	18	10	30
C4 (informarea călătorilor)	0	0	0	0
C5 (activitatea comercială)	120	93	58	271
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	385	446	309	1140
Total	724	824	572	2120

Sesizările au fost clasificate astfel:

Potrivit datelor transmise de operator, în trimestrul I - 2016 la Indicatorul I.2 - Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, acesta se înregistrează cu un număr de **132** reclamații justificate clasificate astfel:

C1 (comportament salariați)	27 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă	7 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	3 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	0 reclamație justificată
C5 (activitatea comercială)	63 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă: 14 reclamații justificate - probleme reîncărcare online: 2 reclamații justificate - defecțiuni la serverul bazei de date a SAT (serviciul de reîncărcare online și activitatea online a centrelor de emiter): 47 reclamații justificate
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină	32 reclamații justificate

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă în continuare vechimea materialului rulant și deficiențe la șină. Față de trimestrul I-2015 când numărul de reclamații justificate era de 52, în trimestrul I - 2016 numărul acesta a crescut la 132. Creșterea numărului de reclamații justificate vine pe fondul deprecierei prestației în condițiile în care investițiile în infrastructură și mijloace de transport au fost extrem de reduse.

Ianuarie		
Programat număr de vehicule	Realizat poluare redusă >Euro3 (număr de veh.)	%
17.740	17.060	96,2

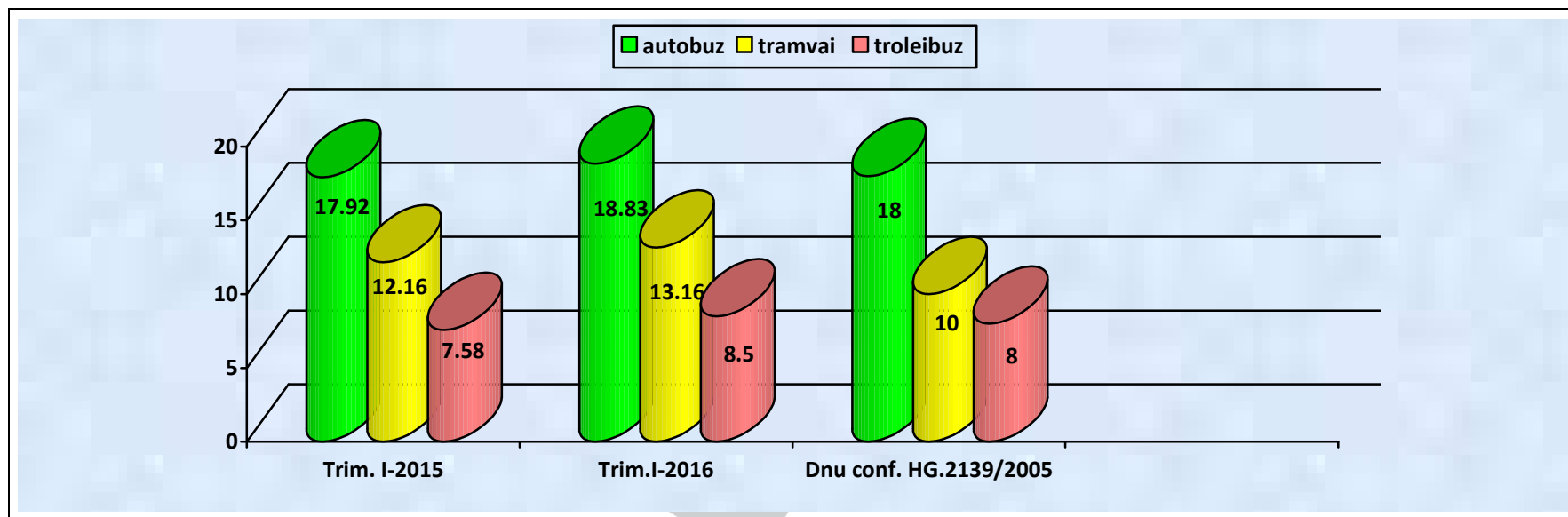
Februarie		
Programat număr de vehicule	Realizat poluare redusă >Euro3 (număr de veh.)	%
17.496	17.496	100
Martie		
Programat număr de vehicule	Realizat poluare redusă >Euro3 (număr de veh.)	%
19.200	19.200	100
Trim. I - 2016		
Programat număr de vehicule (medie la perioada)	Realizat poluare redusă >Euro3 (număr de veh.)	%
18175,3	17948,7	98,8
Indicatorul I.3 - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.		

Indicatorul I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători.

- Vechimea parcului de mijloace de transport rămâne principala cauză care determină nerealizări la program. Sarcina de transport nu mai poate fi realizată conform programului de transport, atât timp cât numărul de imobilizări este în creștere, iar punerea în funcțiune a parcului imobilizat din motive tehnice, necesită resurse financiare destul de consistente de care operatorul nu dispune la acesta dată. Chiar dacă Uzina de Reparații are capacitatea de producție suficientă necesară repunerii în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate, în special la tramvai, aceasta nu se poate realiza tocmai din lipsa resurselor financiare reduse.

Tabel cu vechimea parcului de vehicule:

Tip mijloc de transport	Parc disponibil	Vehicule cu dotări minime		Vechime parc	Durata normală de utilizare conf. H.G nr. 2139/2004
[U/M]	[nr.veh]	[nr.veh]	[%]	[ani]	[ani]
Tramvai	469	70	14,9	18 ani,10 luni	12-18
Troleibuz	273	100	36,6	13 ani,2 luni	6-10
Autobuz	998	998	100	8 ani,6 luni	4- 8
	1740	1168	67,1		



Grafic cu vechimea parcului

Tabel cu dotări minime de confort pe tipuri de vehicule:

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

Indicatorul I.5 - Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transportului.

- la acest indicator, operatorul se înregistrează cu suma de **21.711,05 lei** și reprezintă despăgubiri plătite pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului.

Indicatorul I.7 - Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat.

Ianuarie		Februarie		Martie		Trim. I - 2016	
Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați
Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km		Număr accidente/1 mil. km	
30	5.977.868	33	5.858.302	46	6.410.853	109	18.247.023
5,02		5,63		7,18		5,97	

- Din datele furnizate se observă că operatorul se înregistrează la nivelul trim. I - 2016 cu **5,97** accidente/1 mil. km. rulați aproape de valoarea trim. I - 2015, în condițiile în care parcul circulant a fost redus pe motive tehnice. Ponderea cea mai mare de accidente se constată în continuare la transportul cu autobuzul, unde una din cauze se poate atribui căilor de circulație supraaglomerate în zilele de lucru, la orele de vârf ale traficului, ducând la ambuteiaje și chiar evenimente de circulație cu implicarea mijloacelor de transport aparținând operatorului.

Pe tipuri de transport, numărul de accidente pe trimestrul **I - 2016** situația se prezintă astfel:

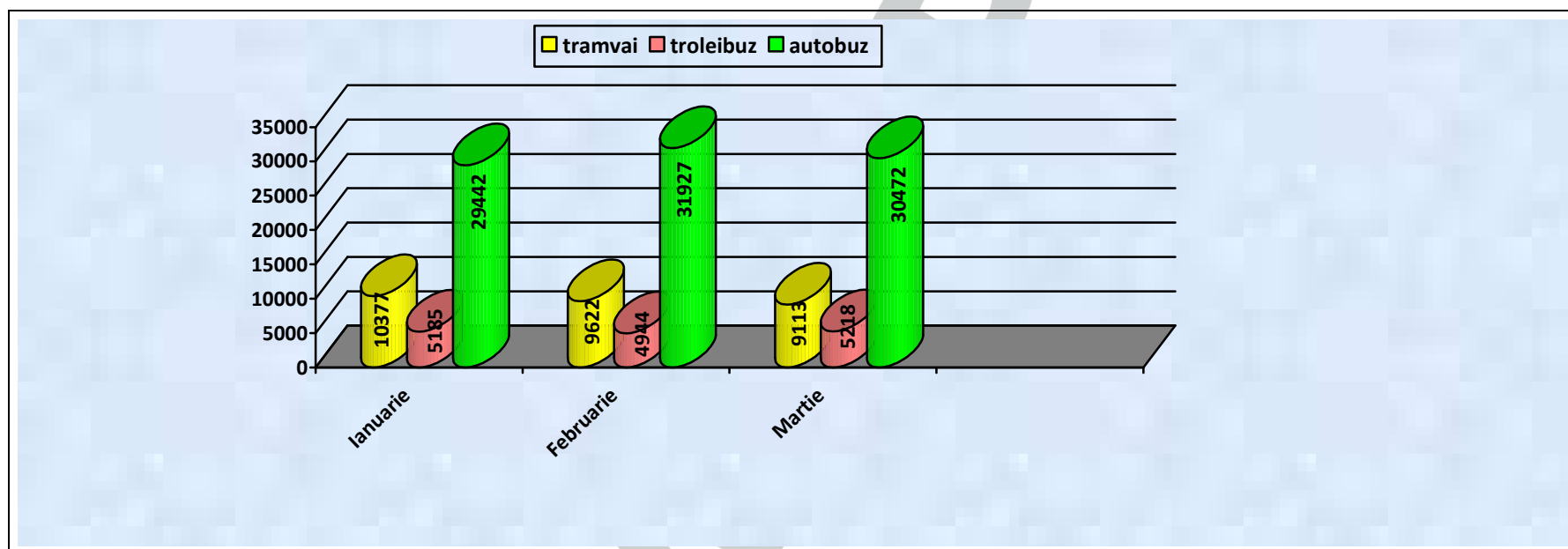
Tramvai nr. acc./km rulați	Troleibuz nr. acc./km rulați	Autobuz nr. acc./km rulați
7/4.392.719	14/2.298.719	88/11.556.273

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

Tabel curse pierdute trim. I - 2016:

Trimestrul I - 2016	E.T.E. (DIVIZIA TRANSPORT ELECTRIC)		E.T.A. (DIVIZIA TRANSPORT AUTOBUZE)
	Tw.	Tb.	
<i>Ianuarie</i>	10377	5185	29442

Februarie	9622	4944	31927
Martie	9113	5281	30472
Total	29112	15410	91841



Grafic cu evoluția semicurselor pierdute pe trimestrul I - 2016

- La nivel de operator, în trimestrul **I - 2016** se constată o creștere semnificativă a numărului de semicurse pierdute. Procentul de semicurse pierdute se ridică la **136.163**. Pierderi semnificative se regăsesc la transportul cu autobuzul unde operatorul se înregistrează cu **91.841** semicurse pierdute. Față de aceeași perioadă din anul precedent, în condițiile în care parcul circulant s-a diminuat, pierderile la program au crescut. Verificările făcute în unitățile de exploatare pentru conformitate la indicatorul I.8 „Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație” arată că pierderile curselor reprezintă 15,4% din cele programate.

Ianuarie 2016

Tabel curse pierdute pe unități de exploatare

Unitate Parc	Depoul Titan	Depoul Alexandria	Depoul Vatra Luminoasă	Depoul Colentina	Depoul Bujoreni	Depoul Victoria	Autobaza Pipera	Autobaza Militari	Depoul Giurgiu	Autobaza Ferentari
<i>programat</i>	18326	35920	28776	25505	32684	15027	51202	19582	13570	24887
<i>realizat</i>	15539	33187	25077	22784	26701	12339	43358	15159	9540	21125
%	84.79	92.39	87.71	89.33	81.69	87.11	84.68	77.41	70.30	84.88
<i>medie</i>	84.68%									

Februarie 2016

Tabel curse pierdute pe unități de exploatare

Unitate Parc	Depoul Colentina	Depoul Bujoreni	Depoul Bucureștii Noi	Autobaza Pipera	Autobaza Floreasca	Depoul Giurgiu	Autobaza Ferentari
<i>programat</i>	22671	32121	12185	44968	34084	13760	19592
<i>realizat</i>	20754	26798	11382	35395	30281	10205	16647
%	91.54	83.42	93.40	78.71	88.84	74.16	84.96
<i>medie</i>	85.00%						

Martie 2016

Tabel curse pierdute pe unități de exploatare

Unitate Parc	Depoul Bujoreni	Autobaza Pipera	Autobaza Floreasca	Depoul Giurgiu	Autobaza Ferentari
<i>programat</i>	34515	53572	38222	14776	25435
<i>realizat</i>	28004	44249	33987	11826	22384

%	81.38	82.59	88.91	80.03	88.00
medie	84.18%				

Principalele cauze care au generat pierderi la program sunt următoarele:

-	condițiile meteo nefavorabile;
-	căi de rulare cu capacitate de circulație redusă;
-	indisciplina din partea celorlalți participanți la trafic;
-	avarii în rețeaua de transport a energiei electrice (independente de voința operatorului) și altele datorate condițiilor meteo deosebite;
-	capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb;
-	nemodernizarea infrastructurii rețelei de transport și dotarea tehnică necorespunzătoare a unităților de exploatare;
-	creșterea frecvenței în ceea ce privesc imobilizările din motive tehnice;
-	lipsă personal (conducători vehicule);
-	creșterea numărului de zone de conflict.

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

În trimestrul I - 2016 la acest indicator operatorul se înregistrează cu un traseu suspendat (Cartier 16 Februarie-Cal. Giulesti-Șos. Orhideelor) aferent liniilor 11, respectiv 44. Ca măsură de înlocuire pentru linia 44 a fost introdusă linia navetă 644.

Indicatorul I.10 - Număr de călători afectați de I.8 și I.9:

- 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 I.8 și I.9.

Din partea RATB
Director General,
Radu Paul ORZAȚĂ

Din partea AMRSP
Director Servicii,
Ciprian CĂRNUȚĂ

AMRSP

**Întocmit,
Şef Compartiment
Ing. Dan OSANU**