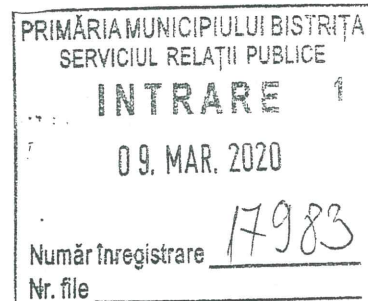


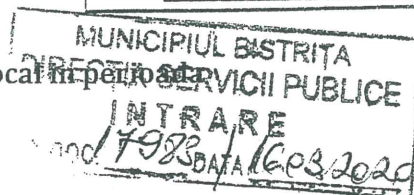
De la: **TRANSMIXT SA**

Catre, **PRIMARIA BISTRITA**
Domnului primar Ovidiu Teodor Cretu

Spre stiinta: **Directia Servicii Publice**



REFERINTA: analiza serviciului de transport public local în perioada
01.09.2019-31.01.2020



Subscrisa, S. TRANSMIXT® SA cu sediul în municipiul Bistrita, str. Sigmirului nr. 16, persoana juridică înmatriculată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Bistrita Năsăud cu nr. J06/120/1991, cod fiscal RO 570362, reprezentată legal prin director general Melente Horoba, în calitate de Operator în cadrul Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autobuze, pe raza administrativ-teritorială a municipiului Bistrita nr. 48/L/30.05.2019, depunem prezenta

ANALIZA

a serviciului de transport public local efectuat în baza contractului antementionat, precum și în baza graficelor de circulație anexa la licențele de traseu eliberate de Primaria Municipiului Bistrita în calitate de Autoritate Contractantă, pentru perioada 01.09.2019-31.01.2020.

Mentionăm ca prezenta analiză pune accentul pe anumite trasee și intervale orare care ar putea suferi anumite modificări sau restructurări.

Prezentăm în cele ce urmează analiza împreună cu concluziile rezultate și cu sugestiile de modificare care au ca scop eficientizarea, optimizarea și creșterea calității serviciului de transport public local.

Secțiunea I

1. LINIA 1 - Traseu: Moisan-Bld Decebal- str. Nasaudului- str. Stefan cel Mare și retur

- Conform programului de transport, pentru linia 1 sunt prevăzute un număr de patru (4) autobuze pentru a fi îndeplinit.

- In vederea acoperirii tuturor curselor si pentru a asigura accesul calatorilor la serviciul de transport public local in conditii de satisfactie a acestora, operatorul este nevoit sa utilizeze cinci (5) mijloace de transport pentru realizarea acestui traseu.
- In urma verificarilor efectuate in perioada 01.09.2019-31.01.2020, s-au constatat urmatoarele:

a). in intervalul orar 05:30-06:30, cand masinile circula la 10 minute, numarul mediu de calatori care utilizeaza TPL este de 84 calatori/zi, in toate cursele, in ambele sensuri, in cele 6 curse din intervalul analizat, deci 7 calatori in medie/sens.

b). pentru intervalul orar 20:00-22:00, cand masinile circula la interval de 12 minute (20:00-21:00), respectiv 15 minute (21:00-22:00) numarul mediu de calatori care utilizeaza TPL este de 56/zi, in toate cursele in numar de 9, adica aproximativ 3 calatori in medie pe sens. Mentionam ca in acest interval orar sunt in traseu 3 masini, iar dupa ora 22:00 ramane o masina. Dupa orele 22:00 numarul mediu maxim de calatori ajunge la 2, iar in cursa de la orele 23:00 in mod frecvent se inregistreaza 0 calatori.

Fata de aceste constatari va rugam sa analizati oportunitatea de a restructura programul pe aceasta linie, astfel:

a) in intervalul orar 05:30-06:30 graficul de circulatie sa prevada curse la interval de 15 minute, rezultand astfel un numar de 4 curse fata de 6 in graficul existent.

Astfel vom avea zilnic in acest interval orar 44 km, in loc de 66 km. Anual se vor parcurge cu 5522 km mai putin, ceea ce va genera o economie totala de aproximativ **14000 lei**.

b) in intervalul orar 20:00-22:30 graficul de circulatie sa prevada curse la interval de 20 minute, rezultand astfel un numar de 7 curse fata de 13 in graficul existent, parcurgandu-se cu 16566 km mai putin/an.

Economia realizata va fi de aproximativ 41000 lei/an.

Analiza de oportunitate este inaintata cu scopul eficientizarii serviciului din punctul de vedere financiar, cu pastrarea calitatii acestuia, intrucat fluxul de calatori este redus si poate fi deservit in conditii normale chiar daca avem curse la frecventa mai redusa, in conditiile in care economia realizata doar prin restructurarea acestor curselor de la linia 1 este de **55000 lei/an**, iar distanta parcursa se diminueaza cu 22088 km/an.

2. Ultima cursa (23:00/22:00) liniile 1, 2/2A, respectiv 3

In perioada analizata s-a observat de asemenea, un flux foarte scazut de calatori in ultima cursa din zi de pe cele trei linii, si anume 1, 2/2A, respectiv 3.

Pentru liniile amintite, in perioada decembrie 2019- ianuarie 2020 a fost efectuata numararea calatorilor urcati in mijloacele de transport prin intermediul inregistrarilor video, precum si prin numarari in autobuze, iar pentru cursele de la orele 23:00 pentru liniile 1 si 2/2A, respectiv 22:30, pentru linia 3, in mod frecvent s-au inregistrat 0 calatori.

Avand in vedere rezultatul verificarilor, va inaintam spre analiza oportunitatea eliminarii curselor de la orele 23:00, respectiv 22:00.

Eliminarea ultimei curse va insemna ca ultimele plecari din zi sa se efectueze astfel:

- La 22:30 din capatul de traseu Stefan cel Mare pentru linia 1;

- La 22:30 din capatul de traseu Avicola (Unirea) cu atingerea capatului de traseu de la Depozitul de munitie (str Viile cu Pomi) pentru linia 2/2A;
- La 21:45 din capatul de traseu CR Vivu pentru linia 3.

În urma aplicării acestei restructurări vom avea anual un număr mai mic de km pe fiecare linie, după cum urmează

- 2761 km pentru linia 1, cu economie de aproximativ **7500 lei** anual;
- 4593 km pentru linia 2, cu economie de aproximativ **12500 lei** anual;
- 6300 km pentru linia 2A, cu economie de aproximativ **17500 lei** anual;
- 3263 km pentru linia 3, cu economie de aproximativ **8900 lei** anual.

Total kilometri mai puțin de parcurs într-un an 16917 km, iar costurile anuale rezultate în urma eliminării ultimei curse din zilele lucrătoare pentru toate cele 3 linii scad cu aproximativ **46400 lei**.

3. Linia 5 - Traseu: CR Vivu- Andrei Muresanu- Decebal- Industriei- Drumul Cetatii- retur

Intrucât linia 5 face legătura zonei CR Vivu și Stefan cel Mare cu zona industrială a orașului via str Sigmirului și Drumul Cetatii, am constatat că în afara orelor de intrare, respectiv ieșire a schimburilor de angajați ai societăților din zona deservită, fluxul de călători este foarte scăzut spre inexistent.

În urma acestei concluzii va propunem spre analiză oportunitatea modificării intervalelor de circulație din programul de transport astfel:

- În loc de intervalul 12:00-15:00 să avem 12:00-16:30, astfel încât să fie acoperită și perioada de ieșire a angajaților din schimbul de I;
- În loc de 18:00- 19:00 să avem 18:30-19:00, fapt care atrage eliminarea cursei de la orele 18:00 întrucât în mod foarte frecvent înregistrează 0 călători.

Prin eliminarea cursei de la ora 18:00 se vor parcurge mai puțin cu 10.5 km/zi lucrătoare, adică 2636 km/ an.

Economia generată de această restructurare a programului liniei 5 este aproximativ **7200 lei/ an**.

4. Linia 6 - Traseu- Rodnei- Independentei- Sigmirului- Drumul Cetatii- Tarpiului- retur

La fel ca și în cazul liniei 5, linia 6 deserveste zona industrială via Bld Independentei, str Sigmirului, Dr Cetatii făcând legătura acesteia cu str Rodnei (autogara curse județene, gara Bistrita Nord). Tot asemănător liniei 5, numărul călătorilor în afara orelor de intrare, respectiv ieșire schimburi în zona industrială este la un nivel extrem de scăzut spre inexistent.

În urma acestei concluzii va propunem spre analiză oportunitatea modificării intervalelor de circulație din programul de transport astfel:

- În loc de intervalul 12:00-15:00 să avem 12:00-16:30, astfel încât să fie acoperită și perioada de ieșire a angajaților din schimbul de I;
- eliminarea cursei de la orele 06:00 întrucât în mod foarte frecvent înregistrează 0 călători, nefiind ora de intrare sau ieșire din schimburi.

Prin eliminarea cursei de la 06:00, se va parcurge o distanta zilnica mai mica cu 10.5 km, adica 2636 km mai putin /an, cu o economie totala de aproximativ **7200 lei/ an**.

5. Linia 8 - Traseu- Rodnei- Independentei- Sigmirului- Soarelui- Sigmir- retur

In ceea ce priveste linia 8 avem solicitari din partea locuitorilor str Soarelui si ai cartierului Sigmir pentru introducerea a doua (2) curse, dupa cum urmeaza:

a) in zilele lucratoare introducerea a inca unei curse la ora 07:25 dinspre Sigmir inspre oras, astfel incat elevii care locuiesc in zona sa poata ajunge la scoala in Bistrita;

b) duminica si in sarbatorile legale introducerea a inca unei curse la ora 08:40 la solicitarea locuitorilor cartierului Sigmir pe langa cele doua (2) prevazute in programul de transport.

Adaugarea celor doua curse amintite mai sus, va genera o cheltuiala suplimentara de **19900 lei/ an**. In ceea ce priveste veniturile suplimentare atrase de cele doua curse in acest moment este dificil de cuantificat, insa consideram ca pentru toata linia, acestea vor inregistra cresteri, mai ales dupa ce calatorii se vor obisnui cu noul grafic.

Avand in vedere cele expuse mai sus, va propunem spre analiza oportunitatea modificarii programului de transport pentru linia 8 prin adaugarea celor doua curse.

6. Linia 13/ Linia 13A

In privinta liniilor 13, respectiv 13A este necesar sa se aiba in vedere urmatoarele precizari:

- Traseul liniei 13 este lung si tranziteaza zone de trafic intens (spre ex- str Ioan Slavici, str Nasaudului, Bld Republicii);
- Din cauza lungimii si traiectoriei traseului se inregistreaza situatii de intarziere la capatul de linie din str Mihai Viteazu, astfel ca nu se poate realiza in permanenta, in conditii de satisfactie a calatorilor, jonctiunea cu mijloacele de transport alocate liniei 13A si incadrarea acesteia in graficul de circulatie alocat;
- Situatiia descrisa la punctul anterior a generat numeroase nemulumiri in randul calatorilor care utilizeaza ambele trasee.

In vederea cresterii satisfactiei calatorilor care utilizeaza liniile 13, respectiv 13A cat si a cresterii eficientei celor doua linii de transport, va rugam sa analizati oportunitatea restructurarii celor doua linii astfel:

A. Restructurarea liniei 13 in sensul scurtarii acesteia de pe str Mihai Viteazu pana pe str Al Odobescu, statia nr 39 din fata Bibliotecii Judetene, precum si modificarea programului de circulatie.

1. Noul traseu propus:

Str Busuiocului- Aleea Bujorului- str Magnoliei- str Subcetate- str Ioan Slavici- str Andrei Muresanu- str Nasaudului, str 1 Decembrie- Bld Republicii- str Garii- Str Al Odobescu si retur, cu intoarcere in sensul giratoriu situat in fata Directiei Taxe si Impozite Locale din subordinea PMB- sediul nou.

2. Noul program propus:

Se propune spre analiza de oportunitate de asemenea modificare frecventelor de circulație pentru linia 13, astfel încât să fie efectuate 37 curse în fiecare zi lucrătoare pe traseul nou configurat, crescând eficiența economică prin controlul superior al costurilor, fără a fi diminuată satisfacția călătorilor. Adică frecvența de circulație se modifică de la 15 la 20 minute între orele 06:00-09:00, respectiv 13:00-16:00.

Aplicând restructurarea descrisă mai sus, se vor parcurge mai puțin cu 33383 km/an, ceea ce va genera o economie totală de aproximativ **91000 lei**.

B) Restructurarea liniei 13A prin înființarea acesteia ca traseu de sine statator și prin prelungirea acestuia de pe str Ion Ratiu până pe str Al Odobescu, noul traseu propus fiind:

VARIANTA I: Str Raal- str Valea Budacului- str Mihai Viteazu- Str Ion Ratiu- Str Al Odobescu și retur, cu întoarcere în sensul giratoriu din intersecția str Al Odobescu, Bld Independenței și str Garii (Posta Veche)

În ceea ce privește programul de circulație al traseului de sine statator nou înființat aferent liniei 13A, propunem următoarea frecvență

- În intervalele orare 06:00-09:00, respectiv 13:00-16:00 circula la fiecare 20 minute;
- În intervalele orare 09:00-13:00, respectiv 16:00-21:00 circula la fiecare 30 minute, ajungându-se la un total de 37 curse/zi, în zilele lucrătoare.

În această configurație traseul liniei 13A poate fi deservit de un singur mijloc de transport (microbuz de 18 locuri), în condiții de eficiență economică și cu creșterea gradului de satisfacție al călătorilor care utilizează linia 13A.

Lungimea traseului astfel configurat este de 5.6 km/ cursa și se vor parcurge 207 km/ zi lucrătoare, adică 37 curse zilnic, conform frecvenței de mai sus, ceea ce înseamnă parcurgerea cu 21840 km/ an mai mult decât în prezent.

Cheltuielile suplimentare înregistrate cu linia 13A în această variantă ar fi cu aproximativ **49800 lei/ an** mai mari decât în prezent, însă aplicarea restructurărilor înaintate spre analiză asupra liniei 13A, va genera pentru călătorii care vin din cartierul RAAL **mai multe posibilități de legătură cu alte zone ale orașului**, astfel:

-liniile 2/2A și 13 de pe str AL Odobescu;

-liniile 1, 5, 6, 8, 10, 12 din stația nr 5 și nr 19 (în fața pensiunii Stefan și vis a vis pe Bld Independenței) la distanță de aproximativ 400 metri de parcurs pe jos față de stația nr 39 din str Al Odobescu;

-linia 3 din stația numărul 40 în fața Trezoreriei pe Bulevardul Republicii la distanță de aproximativ 300 metri de parcurs pe jos față de stația nr 39 din str Al Odobescu.

VARIANTA II: Str Raal- str Valea Budacului- str Mihai Viteazu- Str Ion Ratiu- Str Al Odobescu- str Garii și retur, cu întoarcere în sensul giratoriu din intersecția str Garii și Bld Decebal

În ceea ce privește programul de circulație al traseului de sine statator nou înființat aferent liniei 13A, cu lungime de 6.6 km și frecvență de circulație la 30 minute în fiecare zi lucrătoare (31 curse), putând fi deservit de un singur mijloc de transport (microbuz de 18 locuri).

În varianta II numărul de kilometri suplimentari parcurși anual este 21335 km mai mare decât acum, ceea ce va genera cheltuieli suplimentare de aproximativ **48700 lei/an**, dar prin

adoptarea acestei variante pentru traseul 13A se vor crea **legaturi cu alte linii si implicit alte zone ale orasului**, astfel:

- liniile 2/2A si 13 in statia nr 39 de pe str AL Odobescu in fata Bibliotecii Judetene;
- liniile 1, 3, 5, 6, 8, 10, 12 din statia nr 18 din str Garii in fata Policlinicii ;
- linia 1, 7, 9, 14 din statia numarul 6 vis a vis de Banca Transilvania pe Bulevardul Decebal la distanta de aproximativ 150 metri de parcurs pe jos fata de statia nr 18 din str Garii.

Indiferent de varianta agreata pentru linia 13A ca traseu de sine statator cu program propriu de circulatie, mentionam ca legaturile cu alte zone ale orasului create in mod mai facil sunt de natura sa creasca gradul de satisfactie al calatorilor din cartierul RAAL in utilizarea serviciului TPL.

7. Introducerea in traseele aferente TPL a traseelor aferente transportului beneficiarilor Casa Bucuria si Scoala Lacrima cu program si grafic de circulatie proprii supuse decontarii.

a) Casa Bucuria.- Str Panait Cerna- str Tarpiului si retur, via Bld General Grigore Balan cu lungime de 16 km/sens, parcurgandu-se 8032 km intr-un an, cu program: 08:00 tur (Str Panait Cerna-Str Tarpiului), respectiv 15:30 retur si se utilizeaza un microbuz de 18 locuri.

Traseul Casa Bucuria va atrage cheltuieli anuale de aproximativ **41500 lei**.

b) Scoala Lacrima Str Libertatii- Unirea (Scoala Lacrima), via Bld Independentei si Bld G-ral Grigore Balan si retur, cu lungime de 20 km/sens, parcurgandu-se 10040 km intr-un an. Acest traseu ar genera cheltuieli totale de aproximativ **47000 lei/ an**.

Programul de circulatie este: 08:00 tur (str Libertatii- Unirea Scoala Lacrima), respectiv 18:00 retur si se utilizeaza un mijloc de transport autobuz urban de 12 m.

Considerand cele aratate mai sus, precum si problemele sociale pe care le rezolva, va propunem spre analiza de oportunitate introducerea acestora in traseele aferente transportului public local cu program si grafic de circulatie proprii supuse decontarii.

8. Linia 15

Linia 15 a fost introdusa intre traseele transportului public de la data 01.09.2019, data de inceput a efectuării serviciului in baza contractului nr 48L/30.05.2019 si are ruta: Loc comp. Viisoara- str Cale Clujului- str Drumul Cetatii- str Simion Mandrescu- str Lucian Blaga si retur.

In urma analizei efectuate in perioada 01.09.2019-31.01.2020 s-au constatat urmatoarele:

- Numar calatorii total 1386 din care bilete 29, Abonamente 0, respectiv validari 1357
- La verificarea graficelor de transport anexa la licentele de traseu, precum si la verificarea prin sondaj a conturilor calatorilor care au validat, constatam faptul ca majoritatea covarsitoare apartine beneficiarilor curselor pentru Casa Bucuria. Acestia sunt persoane cu handicap care beneficiaza de gratuitati in conformitate cu prevederile adoptate de Autoritatea Contractanta in baza cardurilor de calatorie eliberate de aceasta.

- Conducatorii auto ai societatii, desemnati pe traseul liniei 15, s-au plans in nenumarate randuri de faptul ca sunt expusi accidentelor, din cauza traficului greu specific zonei, avand in vedere ca majoritatea statiilor din traseu nu au alveola si sunt nevoiti sa opreasca pe banda de rulare.

Considerand fluxul foarte scazut al calatorilor pe aceasta linie in perioada analizata in combinatie cu traseul acesteia, inaintam spre analiza de oportunitate urmatoarele variante de restructurare:

- A. Impartirea in doua trasee distincte, 15A si 15B, cu trasee diferite, insa care sa asigure conexiunea locuitorilor din zonele tranzitate cu str Rodnei, respectiv Stefan cel Mare, astfel:

15A - Traseu: str Rodnei, str Garii, Bld Independentei- str Sigmirului- Drumul Cetatii si retur, cu intoarcere in sensul giratoriu de la intersectia strazilor Drumul Cetatii si Subcetate (zona Flamingo);

Lungime traseu: 11,4 km/cursa.

Frecventa circulatie: 60 minute, avand un numar de 15 curse/zi lucratoare=171 km/zi lucratoare.

In decursul unui an vom inregistra 42921 km si cheltuieli totale de aproximativ **224000** lei.

15B - Traseu: str Stefan cel Mare- bld Gral Grigore Balan- str Nasaudului-str Andrei Muresanu- str Drumul Dumitrei Vechi-str Drumul Cetatii si retur, cu intoarcere in sensul giratoriu de la intersectia strazilor Drumul Cetatii cu str Tarpiului;

Lungime traseu: 7.8 km.

Frecventa circulatie: 60 minute, avand un numar de 15 curse/zi lucratoare= 117km/zi lucratoare.

In decursul unui an vom inregistra 29370 km si cheltuieli totale de aproximativ **186000** lei.

Aplicand restructurarea de mai sus, pe care o inaintam spre analiza de oportunitate, se vor efectua cheltuieli totale de **410000 lei** anual, insa vor fi deservite doua zone ale orasului pentru care s-au inregistrat solicitari de acoperire a transportului public local din partea locuitorilor

- B Propunem, de asemenea, in vederea analizei de oportunitate, o alta varianta de reconfigurare a traseului 15, mai eficienta din punctul de vedere financiar, si anume un singur traseu, mai lung, care insa poate fi deservit cu o singura masina (microbuz de 18 locuri)

Traseu:

TUR: str Rodnei- str Garii- Bdul Independentei- str Sigmirului- str Drumul Cetatii- str Drumul Dumitrei Vechi- str Andrei Muresanu- str Nasaudului- str Avram Iancu- str Stefan cel Mare-

RETUR: str Stefan cel Mare- Bdul General Grigore Balan- str Nasaudului- str Andrei Muresanu- str Drumul Dumitrei Vechi - str Drumul Cetatii - str Sigmirului - Bdul Independentei - str Garii - str Rodnei ;

Lungime traseu- 16.4 km/ cursa.

Frecventa 60 minute/cursa= 15 curse/zi lucratoare= 246 km/zi lucratoare.

Se vor parcurge in aceasta configuratie 61750 km/an, iar cheltuielile totale inregistrate cu aceasta ruta se ridica la aproximativ **277000 lei/an.**

In oricare dintre cele doua noi configuratii inaintate spre analiza, consideram ca vom inregistra fluxul de calatori superioare fata de traseul actual, deoarece avem solicitari ale locuitorilor din zona tranzitata de linia 15, nemultumiti de traseu, intrucat aceasta nu face legatura cu orasul cu adevarat. De-a lungul celor cinci luni, am avut mai multe solicitari din partea cetatenilor din zona Calea Clujului, Drumul Cetatii, Simion Mandrescu pentru introducerea unui mijloc de transport care sa le asigure accesul la diferite puncte de interes din oras, fie ca este vorba despre zona str Rodnei sau str Andrei Muresanu, via Drumul Dumitrei Vechi.

C. Eliminarea traseului din reseaua de transport a municipiului Bistrita

Daca eliminam linia 15 din reseaua de transport, din ratiuni de eficienta financiara, vom inregistra cu 100400 km/an mai putin si vom economisi aproximativ **388000 lei**, zona respectiva ramanand descoperita in ceea ce priveste transportul public local.

De asemenea, inaintam spre analiza si aceasta varianta de restructurare a liniilor si programului de transport public local de persoane in Municipiul Bistrita.

Trebuie avut in vedere faptul ca toate sumele au fost calculate tinand cont de structura de cheltuieli a serviciului inregistrate in cele cinci (5) luni ale analizei si a costului/km parcurs in cazul fiecareia dintre cheltuieli.

De asemenea, s-a tinut cont si de cheltuielile care nu sunt variabile in functie de numarul de kilometri parcursi.

In functie de variantele de restructurare agreeate, se pot inregistra reduceri de costuri in ceea ce priveste transportul public local de persoane in municipiul Bistrita de **aproximativ 700000 lei/an (suma cea mai mare posibil).**

Sectionea II

Pe langa propunerile inaintate spre analiza de oportunitate mai sus, va supunem atentiei urmatoarele:

A) Revenim cu solicitarea, transmisa deja prin intermediul unor adrese inregistrate de operatorul de transport la Primaria Municipiului Bistrita (lista adreselor se regaseste in anexa 1 la prezenta analiza), de a modifica si completa Regulamentul de organizare si functionare a serviciului de transport public local prin curse regulate in Municipiul Bistrita, anexa la contractul de delegare de gestiune mentionat in preambul, dupa cum urmeaza:

- ✓ Interzicerea accesului calatorilor cu animale de companie de orice fel. Exceptie fac animalele utilitare care insotesc persoanele cu handicap.
- ✓ Interzicerea accesului cu biciclete in mijloace de transport public.

- ✓ Interzicerea accesului calatorilor in stare de ebrietate, sub influenta oricaror substante stupefiante, precum si a calatorilor cu atitudine necorespunzatoare (recalcitrant, agresiv, etc.) in mijloacele de transport public.
- ✓ Orice manifestare nepotrivita ce duce la deranjul calatorilor din vehicul sau a conducatorului auto (agresiune verbala sau fizica, tinuta sau comportament indecent, orice alt act ce pericliteaza conditiile de calatorie civilizata, etc) va atrage dupa sine obligativitatea parasirii salonului vehiculului, adica coborarea la prima statie. Conducatorul vehiculului poate pune in practica aceasta prevedere.

B) Va prezentam in cele ce urmeaza nevoile de imbunatatire ale acestora pe care le-am identificat pana in prezent referitor la infrastructura rutiera de transport.

1. Redimensionarea si reamenajarea anumitor statii:

- Statia nr 41- Bulevardul Republicii- dupa semaforul de la ISC
- Statia nr 11- str Avram Iancu- vis a vis de poarta de acces a unitatii militare
- Statia nr 25- Viisoara (in fata reprezentantei Ford)- alveola foarte mica, nu se poate intra in statie din cauza unui stalp si a unui indicator
- Statia nr 82- Bld General Grigore Balan- in fata tipografiei Revox
- Statia nr 28-Viisoara- cap linie 2A- impune, pentru intoarcerea autobuzelor, ocolirea unui cap de pod si a unui stalp. In mod frecvent sunt parcate autoturisme sau tiruri , fapt care ingreuneaza si mai mult manevra de intoarcere si pune in pericol siguranta soferului
- Capat de linie 13- Liceul Crestin Logos- zona in care este necesar ca autobuzele sa intoarca; subdimensionata si fara iluminat corespunzator pe timp de noapte (pericol pentru pietoni si biciclisti in mod special) ;
- Capat linie 3- statia nr 69 str Poligonului- nu are iluminat public pe timp de noapte- zona periculoasa pentru soferi si masini;

2. Redimensionarea unor benzi de circulatie in zonele tranzitate de autobuzele din transportul local:

- Str Alba Iulia- banda de mers ingusta raportat la gabaritul autobuzelor (traseu liniile 2 si 2A- autobuze 10 m) . Se intampla frecvent sa existe avarieri ale oglinzilor autobuzelor sau acrosari ale masinilor parcate;
- Intersectia str Valeriu Braniste cu str Sigmirului (traseu linia 3- autobuze 10m)- viraj foarte strans al autobuzelor din cauza strazii inguste=> avarii usoare (zgarieturi caroserie) care apar in mod frecvent;

3. Amenajari diverse cu scopul imbunatatirii accesului la transportul public local de persoane si al cresterii confortului acestuia, atat pentru calatori, cat si pentru soferii autobuzelor:

- toaleta la capetele de traseu
- iluminat public pe timp de noapte in statia nr 69 str Poligonului si Capat de linie 13- Liceul Crestin Logos
- Statia 174 - din cartierul RAAL;

- Trecere de pietoni fabrica Rombat;
- Alveola fabrica Leoni;
- Statia nr. 164, str. Tarpiului;
- Statii pe str. Simion Mandrescu;
- Statia nr. 55 din Unirea nr 254 (foarte aproape de statia nr. 56- Scoala Lacrima)

C) Avand in vedere modificarea planului tarifar aprobata prin HCL 223/2019 sunt necesare clarificari privind procedura de acordare abonamente pentru elevi, profesori si studenti, impreuna cu conditiile de acordare, criteriile de acceptare, documente necesare si frecventa de acordare.

D) Suspendare pe durata nedeterminata a traseului liniei 10A, avand in vedere faptul ca in Parcul Industrial Sarata din inca nu exista activitatea economica de natura sa justifice economic efectuarea acestui traseu, impreuna cu permanentizarea inversarii traseelor liniei 10 cu 10A, aprobata temporar prin HCL 167/2019

Sectionea III

Va prezentam actiunile importante ale operatorului, care au in permanenta scopul de a indeplini indicatorii de performanta asumati prin contractul de delegare, precum si Planul de Investitii si Regulamentul de organizare si functionare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in Municipiul Bistrita, anexe la contractul de delegare a gestiunii:

- Implementarea obiectivelor de investitii conform Planului de investitii anexa la contract, spre exemplu achizitia sistemului inteligent de ticketing, implementat partial in acest moment, reinnoirea parcului auto (achizitia a trei 3 autobuze second hand de 10 m, a unui autobuz nou Mercedes Conecto de 12 m, precum si a 3 autobuze noi Guleryuz cu motoare Mercedes de 10 si 12 m) in semestrul al doilea al anului 2019.
- Monitorizarea permanenta cu autorul platformei AVL a sistemului de ticketing, a planificarii si realizarii curselor in conformitate cu graficele anexa la licentele de traseu si asigurarea suplimentelor de capacitati de transport pe traseele si la orele cand este necesar (spre exemplu curse aferente traseelor liniilor 2, respectiv 2A in intervalul 07:00-07:30 zile lucratoare).
- Transferul treptat al abonamentelor de pe suport carton pe suport card electronic in sistem Account Based cu avantaj semnificativ fata de sistemul Media Based. Sistemul Account Based utilizeaza cardul electronic ca instrument de autentificare si comunicare cu contul calatorului din platforma Sistemului Inteligent de Ticketing (SIT), astfel incat in cazul pierderii/deteriorarii/furtului cardului, abonamentul poate fi transferat pe un alt card, spre deosebire de sistemul Media Based in care informatiile sunt stocate pe card (atat cele de identificare a calatorului, cat si cele referitoare la abonament).

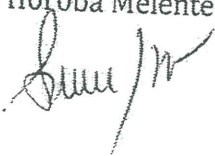
- Lansarea in viitorul apropiat a aplicatiei de transport (cu routing plan integrat) si portalului web, care vor oferi calatorilor posibilitatea sa isi planifice calatoriile, sa isi achizitioneze titluri de calatorie, sa vizualizeze timpul real de asteptare in statie pana la sosirea autobuzului, sa isi reincarce din confortul propriei locuinte cardul de calatorie.
- Scopul declarat, in mai multe ocazii, este de a creste, pe langa calitatea serviciului, numarul de calatorii cu efecte benefice pentru toate partile implicate (calator, operator, autoritate) atat in privinta aspectului financiar (calatorii mai multe- venituri mai mari- presiune in scadere asupra bugetului local in ceea ce priveste compensatia), cat si in toate aspectele legate de intensitatea traficului in municipiu cu efect benefice asupra calitatii vietii locuitorilor si asupra mediului inconjurator prin reducerea poluarii generate de nivelul noxelor.

Parte din actiunile enumerate mai sus au fost realizate in 2019, acestea vor fi continuate in 2020.

De asemenea, trebuie mentionat faptul ca operatorul de transport va continua implementarea planului de investitii, anexa la contractual incheiat cu Autoritatea Contractanta, in vederea indeplinirii in continuare a indicatorilor de calitate ai serviciului de transport public local in Municipiul Bistrita, precum si in vederea cresterii gradului de satisfactie al utilizatorilor si a atragerii de noi calatori.

Se urmareste in permanenta eficientizarea si optimizarea serviciului atat pentru cetatenii municipiului in calitate de calatori, cat si din punctul de vedere al costurilor acestuia in contextul indeplinirii in permanenta a indicatorilor de calitate asumati.

Director General,
Horoba Melente



Manager Proiect

Lazar Anca Ramona

