

ASPECTE DE RESTRUCTURARE A TRANSPORTULUI PUBLIC-URBAN DE PASAGERI DIN MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Nicolae CIOBANU^{1*}, Iurie ȚURCANU², Anatolie SÎLI³

¹Departamentul Urbanism și Design Urban, conf. univ., Facultatea Urbanism și Arhitectură, Universitatea Tehnică a Moldovei, Chișinău, R.Moldova

²Departamentul Urbanism și Design Urban, magistru, asist. univ., Facultatea Urbanism și Arhitectură, Universitatea Tehnică a Moldovei, Chișinău, R.Moldova

³Departamentul Construcții Civile și Industriale, doctorand, asist. Univ., Facultatea Construcții și Instalații, Universitatea Gheorghe Asachi, Iași, România

*Autorul corespondent: Nicolae Ciobanu, nicolae.ciobanu@udu.utm.md

Rezumat. Globally, depending on the level of development of cities, the need to move the inhabitants was been met according to different models of public transport organization. When developing the principles for an integrated transport system, the profitability of public transport should be taken into account which is not assessed on the basis of its own balances of income and expenditure, but, depending on its useful social effects, have an impact on city life in western cities, the social role of urban passenger transport results from well-defined objectives, and its financing is a matter for the whole community and not just for transport companies or local authorities.

Cuvinte cheie: transport urban de pasageri, transport public-urban, infrastructură de transport, rețele de transport, mobilitate, transport integral, transport ecologic.

Introducere

Practica mondială denotă faptul că, în cele mai multe țări în curs de dezvoltare, procesul de privatizare a întreprinderilor transportului interurban de pasageri și de rază urbană, înlocuirea tipului de proprietate a întreprinderilor de stat cu acele private și lărgirea competitivității pe piața de servicii de transport urban al pasagerilor se efectuează foarte încet.

Practica privind privatizarea întreprinderilor transportului urban și interurban în dimensiuni mari realizată de exemplu în Regatul Unit și Republica Chile demonstrează că într-o perioadă destul de scurtă de timp, prețul la serviciile de transport și tarifele la călătorie au crescut, dar calitatea și competitivitatea pieței serviciilor de transport nu s-a ameliorat.

Ceea ce ține de Transportul Urban Electric (TUE), ținem să menționăm că privatizarea căruia, în scopul asigurării mediului competitiv ca definiție, nu este posibil de realizat. TUE reprezintă un complex unic din punct de vedere tehnologic, derogarea funcționării acestuia poate provoca probleme mari atât în plan organizațional cât și în plan tehnologic.

Un exemplu elocvent în acest sens este procesul de privatizare în Federația Rusă care arată că exploatarea parcului TUE și divizarea infrastructurii transportului electric între diferite companii în procesul de rulare creează diverse impedimente referitor la independența administrativă cât și organizațională din cauza că nu este posibilă garantarea separării proceselor administrativ-economice de cele tehnologice.

Menționăm faptul că deciziile adoptate față de transportul urban și interurban este un proces de lungă durată. În ultima perioadă, în Municipiul Chișinău s-a implementat modelul de organizare a activității de transport public identic cu cel adoptat în Olanda. Modelul dat este catalogat competitiv doar parțial. Din acest motiv, DGTP CC (Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicații) a realizat și a elaborat baza legislativ-normativă pentru organizarea transportului de pasageri operat cu autobuze, gestionat de companii private. În baza unui concurs organizat operatorii de transport privat obțin dreptul de deservire și administrare a rutelor regulate din rețeaua traseelor urbane. Actual, cca. 20 de operatori de transport-privat deservesc 67 de rute regulate, în mare parte cu autobuze de clasă mică și medie.

Actualmente, parcurile urbane și interurbane ce deservește traseele date s-au constrâns la utilizarea, în mare parte, a autobuzelor de clasa mică. În acest sens, doar în municipiul Chișinău întreprinderile municipale specializate transportă călători cu înlesniri și pasageri din clasa celor social vulnerabile și alte categorii, fiind susținute din bugetul municipal.

Caietul de sarcini la formarea comenzilor și cerințelor față de transportatorii de persoane în municipiul Chișinău, corespunde managementului principiilor de organizare a transportului urban caracteristic țărilor dezvoltate, cu o experiență vastă în formarea parteneriatelor publice-private la deservirea rutelor urbane și organizare de tendere la procurarea acestor servicii. Acest sistem de organizare a transportului de pasageri pus bine la punct, se bucură de o răspândire foarte mare în Suedia, Danemarca, Marea Britanie, SUA, Canada. Principalul avantaj al modelului dat de management a transportului de pasageri se distinge prin formarea unui mecanism de asigurare cu transport public a populației la un înalt nivel de omogenizare a diverselor tipuri de mijloace de transportare, care asigură prestarea unor servicii cu costuri reduse și de calitate.

Organizarea transportului urban în mun. Chișinău.

Luând în considerație importanța și rolul transportului urban de pasageri în suplinirea activităților de organizare a circulației populației în mun. Chișinău, una din sarcinile prioritare este dezvoltarea primordială a transportului urban, urmărind scopul:

- asigurării eficiente a necesităților populației și ramurii industriale cu servicii de transport cu cheltuieli minime de timp, oferind confortul, fiabilitatea și siguranța transportării;
- permiterea unei dezvoltări constante a transportului orașenesc în paralel cu transportul personal, ținându-se cont de: (a) prioritățile de dezvoltare a Planului Urbanistic General și a infrastructurii urbanistice, (b) resursele disponibile. (c) limitările și posibilitățile tehnice, precum și (d) protecția mediului ambiant urban;
- perfecționarea mecanismului de planificare, finanțare și administrare a complexului de transport.

Analiza structurii organizaționale a sistemului de management al transportului urban, reprezentate în Fig. 1, permite evidențierea următoarelor nivele:

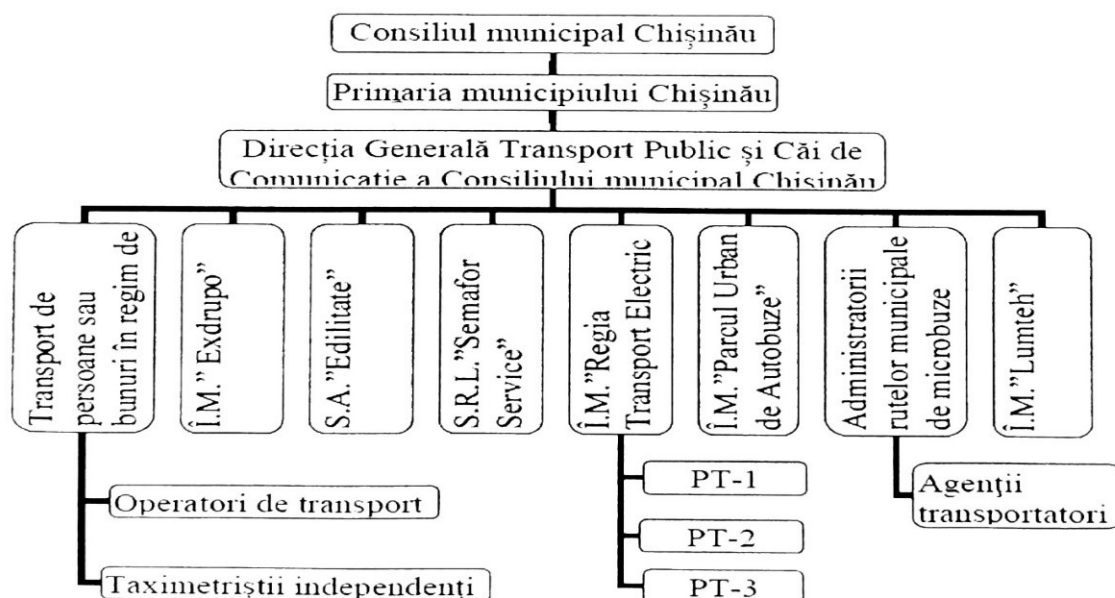


Figura 1. Structura organizațională a sistemului de transport public în Municipiul Chișinău

1. **Consiliul Municipal Chișinău** prin Comisia pentru energetică, servicii tehnice, transport și comunicații având următoarele atribuții: (a) aprobarea și examinarea strategiilor și politicilor de renovare a complexului de transport public-urban, PUG, (b) aprobarea politicii tarifare, (c) consolidarea cadrului legislativ privind atragerea investițiilor în complexul de transport,

concesionarea serviciilor publice și prestarea serviciilor de transport, (d) aprobarea planurilor de acțiuni privind procesul de privatizare, (e) aprobarea structurii organizaționale a Primăriei Municipiului Chișinău.

2. **Primăria Municipiului Chișinău** fiind unicul beneficiar al serviciilor de transport este responsabilă de: (a) monitorizarea calității serviciilor prestate de către operatorii de transport, (b) asigurarea calității infrastructurii rutiere, (c) aprobarea planului comandă, (d) trasarea obiectivelor principale de dezvoltare a complexului de transport, a politicilor de cadre și protecției sociale etc., (e) aprobarea rețelei de rute regulate, (f) contractarea serviciilor privind analiza de piață și a fluxurilor de pasageri și (g) concensioanarea serviciilor de transport și celor conexe.
3. **Direcția Generală, Transport Public și Căi de Comunicații (DGTP CC)** are următoarele atribuții: (a) elaborarea planului comandă, (b) elaborarea și implementarea prevederilor ce se regăsesc în strategiile și concepțiile de dezvoltare a complexului de transport public urban, PUG a mun. Chișinău, (c) coordonarea activității întreprinderilor specializate în construcția, reparația și întreținerea infrastructurii rutiere, în organizarea și dirijarea circulației rutiere, în întreținerea rețelelor electrice de iluminat, în gestionarea parcarilor și parking-urilor, operatorilor de transport independent de tipul de proprietate și forma juridică și organizatorică, (d) stabilirea direcțiilor prioritare privind politicile investitoriale și tehnice, (e) efectuarea analizei pieței serviciilor de transport rutier de persoane, (f) elaborarea rețelei de rute regulate și (g) organizarea concursurilor, tenderilor și licitațiilor publice privind achiziționare materialului rulant, prestarea serviciilor, efectuarea lucrărilor de reparație a rețelei rutiere și de contact, sistemului de iluminare etc. în vederea bunei funcționări a complexului de transport public urban.

Funcțiile și sarcinile subdiviziunilor DGTP CC în gestionarea și funcționarea sistemului de transport public-urban sunt:

- Administrare și verificarea activității întreprinderilor municipale de transport orășenesc și patronarea transportatorilor de rute private;
- Îndeplinirea proiectelor de dispoziții și ordine ale Consiliului Municipal, Primăriei Chișinău;
- Elaborarea actelor legislative referitoare la transportul urban-public;
- Examinarea demersurilor, actelor normative și petițiilor parvenite;
- Efectuarea controalelor tehnice la unitățile de transport care activează pe rutele stabilite;
- Avizarea amplasării stațiilor transportului urban-public;
- Verificarea la linie a activităților transportului orășenesc, urban, public;
- Organizarea rețelei de rute deservite de troleibuze, autobuze și microbuze;
- Îndeplinirea măsurilor referitoare la îmbunătățirea activității transportului în comun;
- Examinarea fluxului de călători;
- Controlul activității serviciilor de siguranță a circulației rutiere a companiilor și întreprinderilor de transport orășenesc public în mun. Chișinău;
- Organizarea în colaborare cu poliția de patrulare a controalelor în traficul rutier, privind respectarea regulilor transportării pasagerilor, starea tehnică a autovehiculelor, controlul medical narcologic al conducătorilor mijloacelor de transport public.

4. Operatorii de transport și întreprinderile specializate.

Companiile de transport public de călători activează pe bază de contract fiind în drept de:

- Organizarea și planificarea procesului de transportare al pasagerilor;
- Întreținerea și exploatarea tehnică și reparația parcului transportului public;
- Organizarea activităților proprii, determinând posibilitățile de dezvoltare, reeșind din ofertă și cererea de pe piață, măbind siguranța și calitatea serviciului de transport public de călători, îmbunătățirea asigurării populației cu transport de calitate, asigurarea transporturilor din sfera socială și de producere, îmfăptuirii măsurilor pregresului științifico-tehnic;

- Dobândirea licenței de operare a transportării pasagerilor cu transportul public-urban, asigurarea transporturilor conform cerințelor contractate, schimbul și evidența de informație cu direcțiile municipiului cu privire la capacitatea de transport asigurat, analiza petițiilor din partea călătorilor referitor la serviciile prestate de transportare cu aprobarea plăților despăgubirilor pentru daunele aduse reclamantilor.

Actualmente, instrumentele-mecanisme pentru realizarea direcțiilor primordiale de dezvoltare a sistemului de transport public-urban sunt:

- **De reglementare** legislativ–normative,
- **De stimulare economico-financiară:** Prerogativă municipală pentru transport, acordarea înlesnirilor normative, compensațiilor anumitor categorii de călători, condițiilor speciale de arendă a proprietății municipale, dotațiilor, reglementarea întreprinderilor municipale conform bugetelor aprobate, reglementarea prețurilor și tarifelor etc.,
- **Instituțional – restrictive** prin: crearea unor întreprinderi municipale sau mixte, contractarea serviciilor privind analiza de piață și a fluxurilor de pasageri, proiectarea rețelei rutiere și electrice de contact, organizarea și monitorizarea traficului rutier etc.,
- **Program de obiective:** Cadrul proiectelor de dezvoltare economico-socială a municipiului în baza proiectelor pe ramuri specializate prin promovarea obiectivelor de dezvoltare și consolidare a transportului de capacitate mare, medie, mijlocie și a celui electric.
- **Administrative, organizațional – manageriale:** Ce prevede coordonarea și controlul implementării acțiunilor de restructurare a sistemului transportului public-urban pentru perioada planificată de asigurare a stabilirii relațiilor tuturor părților participante la dezvoltarea transportului de pasageri și călători, prezentarea imaginii laturilor pozitive a serviciilor de transport public-urban, promovarea parteneriatului public-privat, antrenarea experților internaționali și autohtoni din domeniul transporturilor, etc.

Principalele obiective de dezvoltare ale transportului public urban de pasageri în mun. Chișinău

Importanța acestei componente a vieții orașului trebuie să fie legată de îmbunătățirea condițiilor de mediu cum ar fi reducerea poluării generate de autovehicule private, care se cauzează în mare parte de insuficiența cantitativă și calitativă a transportului public. Municipiul are scop de a defragmenta propriul sistem de transport public și de a îmbunătăți calitatea generală a prestării serviciului. Este de așteptat ca **principalele direcții** strategice ale sectorului de transport să fie următoarele:

- Dezvoltarea ideii de **transport integral** pentru multiple mijloace de transport pentru a asigura un înalt nivel de mobilitate și pentru a controla încărcarea traficului;
- Reorganizarea transportului public pe suprafața orașului și a zonelor învecinate;
- Promovarea procesului de restructurare, modernizare și reabilitare a infrastructurii transporturilor (linii de tramvai, depouri, etc.) și dotarea cu noi mijloace de transport;
- Sistematizarea și diferențierea rețelei existente ale transportului public-urban și de pasageri;
- Revitalizarea și Protejarea zonelor istorice din nucleul central al orașului, astfel încât să devină atractiv din punct de vedere socio-economic și de recreere cu petrecerea timpului liber în zonele special amenajate și de protecție urbană; în special, prin ocolirea acestor trasee a transportului public-urban.
- Dezvoltarea și revitalizarea zonelor de odihnă din oraș și suburbiile acestuia, astfel încât să devină puncte importante de atracție pentru locuitori în vederea petrecerii timpului liber și distracție.

Obiectivele actuale ale transportului public de pasageri aprobate de municipiu Chișinău:

- **Creșterea eficienței economice** - alocarea eficientă a resurselor limitate prin maximizarea avantajelor nete ale reducerii exploatării paralele de către diferitele moduri de transport public (troleibuz, autobuz și microbuz) și contractarea serviciilor de transport în baza indicatorilor de calitate;

- **Introducerea unui mod de transport pe sine (tramvai, metrou ușor)** pentru suplimentarea sistemului de troleibuz, ca mod principal de transport public;
- **Îmbunătățirea mobilității** prin promovarea unui concept de transport integrat și controlul încărcării generale a traficului, cu scopul menținerii nivelului actual al împărțirii modale în următorii ani (până în 2016) și creșterea cu 5 procente a acestuia în următorii 7 ani (până în 2021);
- **Îmbunătățirea atractivității sistemului de transport public** prin reducerea întârzierilor și a timpului total de călătorie pe rutele de transport public (de exemplu prin creșterea vitezei de exploatare etc.);
- **Cresterea calității serviciilor de transport public** prin reabilitarea continuă și îmbunătățirea infrastructurii de transport și introducerea de noi vehicule;
- **Promovarea unor tarife de transport acceptabile** - programe și servicii pentru care utilizatorii pot și doresc să plătească. Acest criteriu include aspecte privind persoanele cu nevoi speciale (cu venit scăzut, cu mobilitate redusă, etc);
- **Transport ecologic** - reducerea impactului transportului public asupra mediului.

Concluzii

Transportul public de pasageri este un factor esențial de dezvoltare economico-socială a Municipiului Chișinău. Pentru a promova utilizarea transportului public și pentru a îndeplini cerințele comunitare, este necesară îmbunătățirea confortului, a siguranței și fiabilității întregului sistem de transport public-urban și suburban.

Mulțumiri. Autorii articolului aduc mulțumiri: fostului vicerector UTM, doctor șt.tehnice, conf.univ., Valentin Amariei; precum și coordonatorului-mentor al programului de studii: "Planificare Urbană și Regională" FUA, UTM: fostului viceprimar de ramură a municipiului Chișinău, doctor șt.tehnice, conf.univ., Nistor Grozavu, grație cărora a fost posibilă această analiză și structurare a materialelor de referință și documentelor prezentate.

Referințe

1. AMARIEI, Valentin, doctor șt.tehnice UTM, *MANAGEMENTUL TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN ÎN MUNICIPIUL CHIȘINĂU*, Chișinău: Editura Reclama 2006.
2. Proiectul de Transport Public din Chișinău, *Programul de consultanță privind reglementarea și restructurarea transportului public, Strategia de Transport a Municipiului Chișinău, Iulie 2012.*
https://www.chisinau.md/public/files/anul_2014/strategii/strategie_transport_chisinau_2014.pdf
3. HOTĂRÂRE de Guvern Nr.827 din 28-10-2013, *Cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022. Publicat: 01-11-2013 în Monitorul Oficial Nr. 243-247 art. 933.*
https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=55092&lang=ro