

ANALIZA IMPACTULUI DISPOZIȚIILOR PRIMĂRIEI MUNICIPILUI CHIȘINĂU ASUPRA MOBILITĂȚII POPULAȚIE ȘI FLUIDITĂȚII TRAFICULUI RUTIER

**Autori: Ion COTRUȚĂ, lect. super., doctorand UTM
Conducător științific: Victor CEBAN, dr. conf. univ. UTM**

Universitatea Tehnică a Moldovei

Motto: Alea iatca est

Din luna iulie 2014 și până în prezent am fost martori oculari la evenimentele care au avut și au loc în transportul public municipal. Am urmărit acțiunile și analizat declarațiile din mass-media atât a autorităților publice locale cât și a operatorilor de transport, experților și a asociațiilor profesionale din domeniu referitor la: (i) factorii care au influențat, (ii) starea lucrurilor, (iii) alternativele privind depășirea situației critice la care s-a ajuns și (iv) transparența deciziilor luate.

La început ne-a mirat mult tăcerea asociațiilor profesionale din transport. Iar după analiza comunicatelor de presă am sesizat că acestea au ales o tactică diplomatică de abordare a setului de probleme care s-a acumulat de-a lungul anilor în complexul de transport din mun. Chișinău în vederea soluționării pragmatice a acestora. Atât Uniunea Transportatorilor și Drumarilor cât și Asociația Transportatorilor Privati au preferat să se abțină de la declarații pentru a nu perturba și mai mult situația de criză participând constructiv la ședințele de lucru și la debaterile publice privind problema dată. Permanent reprezentanții asociațiilor profesionale din domeniu au accentuat asupra factorilor care au influențat evenimentele date trasând alternativele și acțiunile ce urmează a fi întreprinse de către autoritățile abilitate în scopul depășirii situației critice la care s-a ajuns, ca rezultat a ignorării în timp de către acestea a problemelor abordate de operatorii de transport.

Analiza declarațiilor din mass-media denotă existența unor grupuri de interese în destabilizarea situației din transportul public urmărind drept scop confrutarea directă a publicului călător cu transportatorii. Examinând opinia publică de pe rețelele de socializare s-a constatat că 50% din populație este pro și alta este contra excluderii traseelor deservite de către operatorii de transport privat rețeaua transportului public din mun. Chișinău. Deci, putem constata că jumătate din populația mun. Chișinău:

(a) nu au acces la transportul public de capacitate mare, (b) îi satisfac mai mult sau mai puțin gradul de siguranță, calitate și confort a serviciilor prestate, (c) continuă să circule cu tipul dat de transport, (d) pledează în continuare pe un transport de alternativă și (e) sunt gata să plătească un tarif de călătorie mai mare.

După noi, Primăria mun. Chișinău este prima vizată care trebuie să facă concesii în situația creată, oferind o mai bună mobilitate publicului călător prin dreptul de a alege tipul de transport și costul deplasării. Conform legislației în vigoare autoritatea publică locală este obligată să asigure organizarea, gestionarea și monitorizarea serviciilor prestate de către operatorii de transport, indiferent de forma sa organizatorică. De aceea, am fost surprinși de acțiunile și deciziile luate de către Primăria mun. Chișinău în acest sens.

În urma consultării pe seiful Primăriei mun. Chișinău a Dispozițiilor **nr. 653-d și 654-d din 11.07.2014** a fost ultima picătură care ne-a făcut să scriem acest articol în vederea explicării simplului cetățean ce reprezintă și prevede proiectul Programului de consultanță privind reglementarea și restructurarea transportului public și a proiectului Strategiei de transport a mun. Chișinău la care face adesea referire Primarul General.

Menționăm faptul că Strategia de dezvoltare a transportului public în mun. Chișinău pentru anii 2014 – 2025 are la bază o nouă paradigmă privind dezvoltarea complexului de transport din mun. Chișinău, dat fiind faptul că accentul se pune pe rețeaua de trasee de tip Bus Rapid Transit (în continuare BRT) care de fapt este coloana vertebrală a noii rețele municipale de transport public.

Proiectul a fost realizat utilizând metodologii performante pe baza unor date importante precum: (i) microraiionarea, (ii) repartizarea populației după sectoare, (iii) determinarea direcțiilor principale a fluxurilor de călători.

Din punct de vedere economic autorii proiectului corect promovează ideea de direcționare și concentrare a fluxurilor de pasageri pe trasee magistrale, care urmează a fi deservite de unități de transport de capacitate sporită. Prin această prismă autorii pledează pentru diminuarea costului de transportare.

Cu toate acestea, autorii proiectului cunosc insuficient obiectul de studiu, inclusiv: (a) relieful geografic al orașului, (b) infrastructura rutieră existentă, (c) tendințele privind dezvoltarea municipiului. În urma consultărilor publice, s-a recomandat efectuarea unui audit independent al

rețelei de transport propuse în vederea eliminării acelor discordanțe ținându-se cont de realitatea existentă și prioritățile trasate în proiect.

În urma analizei proiectului dat se observă o tendință vădită privind **concentrarea** rețelei de transport public urban și a tipurilor de transport aflate în gestiunea Primăriei, pârghiilor politice, administrative și economice. Fapt ce contrazice obiectivului stabilit de Guvern privind promovarea parteneriatului public privat.

În această ordine de idei, apare o întrebare retorică: Dacă factorii de decizie au consultat ce înseamnă liberalismul? Care de fapt este o doctrină politică și economică bazată pe ideea dreptului individului la egalitate, proprietate, libertate de expresie și acțiune, care proclamă **principiul neintervenției statului în economie, existența economiei de piață etc.**

Autorii proiectului au pledat pentru reducerea: (i) numărului de trasee existente și (ii) numărului de unități de transport antrenate la deservirea acestora. Accentuăm faptul că implimentarea acestor principii direct și indirect contribuie la majorarea numărului de transbordări în vederea ajungerii la punctele de destinație, ca urmare scade mobilitatea populației și să mărește timpul călătoriei, precum și crearea unor dificultăți privind accesul populației la rețeaua de transport.

Dacă ținem cont de tendința de dezvoltare a municipiului Chișinău către suburbii, putem menționa că în viitor populația din periferie se va orienta spre trecerea către transportul particular (autoturisme). Cât privește populația din oraș preconizăm că aceasta se va orienta către transportul rutier de persoane în regim de taxi. Din acest punct de vedere în urma realizării scenariilor propuse nu vom soluționa problema aglomerării rețelei rutiere. Totodată, așteptările populației privind îmbunătățirii mobilității acesteia prin majorarea vitezei de circulației nu se vor realiza.

În scopul realizării obiectivelor propuse (mobilitatea sporită, calitatea și siguranța serviciilor prestate, liberalizarea tarifelor) s-a recomandat găsirea unui echilibru între sistemul de transport existent și cel propus. Lucru dictat și de realizarea celor trei faze a proiectului: 2015, 2020 și 2025 menționate de către autori, în vederea creării și diversificării infrastructurii existente, testării traseelor pilot în scopul consolidării complexului de transport public urban.

De asemenea, autoritățile publice locale au fost sesizate asupra faptului că trecerea de la un sistem la altul trebuie să fie evolutiv în timp dar nu radical. Consiliul Municipal Chișinău nu trebuie să se decică de la

sistemul de transport existent până când municipalitatea nu va realiza anumite etape planificate în Strategie, de exemplu: (1) proiectarea, testarea și implementarea sistemelor informaționale privind: a) tichetingul electronic, b) monitorizarea traficului rutier și c) informarea publicului călător, (2) crearea infrastructurii de transport: a) terminale de transbordare, b) depouri, c) amenajarea traseelor și stațiilor publice și d) parcuri și (3) procurarea mijloacelor de transport.

Remarcăm faptul că implementarea *rețelei BRT* ($q_{nom}= 180$) care constă din patru trasee ce vor circula pe arterile magistrale ale capitalei, necesită crearea benzilor separate, modernizarea substațiilor rețelei de transport electric, proiectarea, construcția și dotarea depourilor, procurarea troleibuzelor articulate de capacitate mare. Ca urmare în primul rând trebuie definitivată etapa privind proiectarea și realizarea parcurilor în perimetrul traseelor magistrale.

Accentuăm faptul că *rețeaua de trasee a transportului electric* (troleibuze) propusă nu contribuie la: (i) diversificarea și consolidarea rețelei de transport public urban, (ii) asigurarea mobilității populației, (iii) utilizarea optimă/ratională a rețelei electrice de contact existente, (iv) reducerea timpului de deplasare, (v) creșterea gradului de confort etc. Ba din contra, autorii menționează expres: (a) majorarea intervalelor de circulație a unităților de transport, (b) reducerea numărului de troleibuze, (c) reducerea vitezei de exploatare, (d) majorarea timpului necesar populației pentru a ajunge în stații și (e) o bună parte din cartierile orașului nu vor mai avea acces la rețeaua tradițională de transport electric (ex: cartierul Petricani (Universitatea Agrară), str. Independentei, str. Uzinelor etc.). Iar o bună parte din infrastructura rețelei de transport electric existente va fi scoasă din circuit/conservată, de ex.: str. Petricani, str. Uzinelor și str. Independentei. Remarcăm faptul că *3 din cele 5 trasee de troleibuz propuse* au o lungime foarte mare, iar itinerarul traseului nr. 3 este planificat fără a ține cont de fluxul existent, necesitățile populației în transport, timpul efectuării unei curse etc.

Totodată, *3 din cele 19 trasee de autobuz* ($q_{nom}= 120$) propuse au o lungime foarte mare. Din ce considerente s-a ajuns la necesitatea de a asigura conexiunea prin intermediul unui traseu a două suburbii diametral opuse, rămâne și până în prezent o întrebare deschisă. Rămâne o enigmă până unde vor circula un șir de trasee? Pe unele trasee nu s-a ținut cont de numărul populației din localitățile din suburbie, de exemplu: or. Cricova, com. Ciorescu, or. Sangera, s. Dobrogea etc.

Atragen atenția că 5 din cele 20 trasee de midibus planificate ($q_{\text{nom}}=70$), ceea ce constituie cca. 25%, nu vor contribui în niciun fel la îmbunătățirea mobilității populației. Aceste trasee au fost trasate arbitrar și haotic fără a se ține cont de formarea fluxurilor de pasageri, direcțiile de deplasare, obiectele de interes social etc.

Unul dintre principiile promovate de actuala administrație este transferarea terenurilor tehnologice/stațiilor terminus din raza urbană către periferii. Analiza rețelei traseelor de midibus denotă contrariu, dat fiind faptul că anumite trasee sunt planificate cu ambele capete de traseu într-un singur sector, chiar cartier, ceea ce reprezintă cca. 30% din traseele planificate. Ia la planificarea unor trasee nu s-a ținut cont de terenurile tehnologice necesare pentru virarea și staționarea mijloacelor de transport antrenate pentru deservirea acestora.

În ce privește *rețeaua de microbuz* ($q_{\text{nom}}=21$) care este compusă din 7 trasee, nu înțelegem logica și eficiența unor trasee, deoarece aceste necesită a fi prelungite cel puțin până la terminale de transbordare planificate.

Analiza rețelei de transport proiectată denotă faptul că populația din unele străzi care în prezent sunt deservite de transport, de exemplu: cartierul Schinoasa, str. Maria Drăgan, str. Milescu Spătaru, str. Florilor, str. Uzinelor, str. Columna, str. Alexandru cel Bun, str. Independenței etc., iar odată cu implementarea prevederilor Strategiei date, se va confrunta cu anumite deficiențe ca rezultat al majorării traseului de acces până la rețeaua de transport public și nu în ultimul rând vor crește pierderile de timp în acest scop.

Direcția Transport Public și Căi de Comunicație (în continuare DTP CC) urma în termen de 30 zile să elaboreze un plan de acțiuni privind implementarea Strategiei de transport a Municipiului Chișinău conform prevederilor Decizia Consiliului Municipiului Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014. Acest lucru n-a fost realizat până în prezent.

Cu referire la prevederile Dispoziției nr. 1101-d din 17.10.2014 putem accentua următoarele:

Conform pct. 1 din Dispoziția nominalizată, *se stabilesc, începând cu 1 noiembrie 2014, itinerarele rutelor de transport public din mun. Chișinău, deservite de autobuze de capacitate mică și medie.*

Remarcăm că art. 4 din Legea nr. 235 din 20.07.2006 prevede expres că, *reglementarea activității de întreprinzător are loc pe următoarele principii de bază: (a) previzibilitatea reglementării activității de întreprinzător, (b) transparența decizională și transparența*

reglementării activității de întreprinzător și (c) analiza impactului de reglementare.

În speță, prin acțiunile sale, Primăria mun. Chișinău a încălcat vădit aceste principii de bază din următoarele considerente:

În preambulul Dispoziției se face referire la:

- art. 4 alin. (3) din Legea nr. 1194-XIII din 21.05.1997, *Autoritățile administrației publice locale, în limitele atribuțiilor lor, acordă sprijin întreprinderilor și organizațiilor de transport în sporirea eficienței utilizării mijloacelor de transport, atrag pe principii benevole (în baza cotelor de participare) mijloacele întreprinderilor, organizațiilor, precum și mijloacele bugetare și speciale în scopul perfecționării administrării transporturilor, construcției gărilor, viaductelor și altor obiective, organizează interacțiunea diferitelor feluri de transport în scopul sporirii rentabilității acestora și îmbunătățirii serviciilor prestate.*

Prin urmare, prin Dispoziția nr. 1101-d din 17.10.2014, Primăria și-a încălcat vădit **atribuțiile** sale, deoarece aprobarea rețelei de transport ține de competența Consiliului Municipal Chișinău.

Mai mult ca atât, operatorii de transport defalcau taxe locale în bugetul municipal în sumă de cca. 16 mil lei/anual pentru dreptul de a presta servicii de transport auto de călători pe rutele municipale în conformitate cu prevederile Titlului VII „Taxele locale” din Codul fiscal. Iar întreprinderile municipale din contra sunt subvenționate din bugetul municipal, de ex. în anul 2014 din buget în acest sens sunt alocate cca. 220 mil. lei.

Apare întrebarea **pe care principii benevole și cum sunt atrase mijloacele financiare în scopul perfecționării administrării transporturilor?**

Prin acțiunile sale Primăria mun. Chișinău nu contribuie la **organizarea interacțiunii diferitelor feluri de transport în scopul sporirii rentabilității acestora și îmbunătățirii serviciilor prestate**, ba din potrivă contribuie la excluderea totală a unui tip de transport din paradigma privind dezvoltarea complexului de transport din mun. Chișinău. Acțiuni ce duc la diminuarea mobilității populației și lezarea dreptului de a alege tipul de transport și costul deplasării.

- la prevederile art. 29 alin. (1) lit. l) și art. 32 alin. (1) din Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006, menționăm că **acestea se referă la cu totul alte situații:**

- a. art. 29 alin. (1) lit. 1): **asigură** securitatea traficului rutier și pietonal **prin** organizarea circulației transportului, **prin** întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.

Dispozițiile, art. 29 alin. (1) lit. i) prevăd că una din atribuțiile de bază ale Primarului constă în a **propune consiliului local schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective de gospodărie comunală.**

- b. normele art. 29 alin. (1) lit. j¹) și j²) din lege îl obligă expres pe Primarul General să:
- **asigure elaborarea studiilor de fezabilitate și propune spre aprobare listele bunurilor și serviciilor de interes public local pentru realizarea proiectelor de parteneriat public-privat;**
 - **asigure monitorizarea și controlul realizării proiectelor de parteneriat public-privat în care autoritatea administrației publice locale participă în calitate de partener public;**

În acest context, principiile parteneriatului public-privat din domeniul transporturilor fiind totalmente neglijate de către Primăria mun. Chișinău.

- c. art. 32 alin. (1¹) din lege stipulează: *Proiectele de dispoziții ale primarului în problemele de interes local care pot avea impact economic, de mediu, social (asupra modului de viață și drepturilor omului, asupra culturii, sănătății și protecției sociale, asupra colectivităților locale, serviciilor publice) se consultă public, în conformitate cu legea, cu respectarea procedurilor stabilite de către fiecare autoritate reprezentativă și deliberativă a populației unității administrativ-teritoriale de nivelul întâi sau al doilea, după caz.*

Transportul urban de persoane fiind un serviciu public față de care cetățenii au un interes deosebit, deoarece acesta asigură mobilitatea populației și buna funcționare a economiei. Mai mult ca atât, chiar și norma juridică prevede expres că, în asemenea cazuri, autoritățile abilitate urmează să efectueze consultări publice.

Reiterăm că Primăria mun. Chișinău a omis consultările publice a proiectului Dispoziției date, deoarece orice astfel de dispoziții trebuie să se bazeze pe *analiza impactului de reglementare, care lipsește.*

Totodată, autoritățile publice locale n-au adus la cunoștința opiniei publice care va fi costul social ce urmează a fi suportat de către populație.

Adică: (i) timpul de deplasare până în stație și timpul de așteptare în stație, (ii) disconfortul în orele de vârf, (iii) lipsa infrastructurii stațiilor de transfer, (iv) care va fi costul de călătorie real pentru a ajunge din punctul A în punctul B efectuând 2 sau 3 transbordări etc. Iar Primăria mun. Chișinău n-a lansat o companie publicitară de amploare privind informarea populației referitor la modificările ce se impun.

Începând cu data de 01.10.2014 unele trasee au fost redirecționate pe arterele orașului, iar pe anumite tronsoane circulația autobuzelor antrenate la deservirea acestora a fost practic imposibil de realizat din următoarele considerente:

- partea carosabilă a acestora n-a fost proiectată pentru accesul transportului public de persoane, drept dovadă este faptul că: (i) lipsesc trotuarele pentru pietoni, (ii) lipsesc stațiile publice, (iii) în sectorul privat gardurile dau direct în carosabil, iar dacă cineva dintre proprietari lasă din întâmplare autovehiculul parcat atunci circulația este blocată,
- anumite intersecții **urgent necesită a fi semaforizate**, dat fiind faptul că fluxul de autovehicule în ambele sensuri pe unele străzi este destul de mare, iar virarea autobuzelor devinind anevoioasă.
- lipsește iluminatul public;
- lipsesc cu desăvârșire panourile indicatoare a stațiilor de traseu;
- capacitatea de trafic a unor străzi nu permite majorarea acestuia, ca rezultat n-a fost asigurată fluiditatea circulației rutiere.

Reieșind din faptul că transportul public este un domeniu specific ce necesită o abordare complexă ținându-se cont de:

- proiectarea rețelei municipale de transport se efectuează în baza analizei:
 - a. fluxurilor de călători,
 - b. sondajului de opinie,
 - c. infrastructurii rutiere existente,
 - d. tipurilor și modurilor de transport din dotare,
 - e. terminalelor de transbordare și terenurilor tehnologice disponibile,
 - f. existenței benzilor separate pentru transportul public,
- aprobarea rețelei se efectuează de către Consiliul Municipal Chișinău,
- analiza schemei de parcuri și parcaje,
- promovarea unei politici tarifare flexibile și diferențiate.

Luând în calcul prevederile art. 34 alin. (2) din Codul transporturilor rutiere, *modul de amplasare a stațiilor publice de pe teritoriul unei*

localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către administrația publică locală **cu avizul serviciilor specializate ale Ministerului Afacerilor Interne și al administratorului drumului respective**, iar alin. (2) stipulează expres că: amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sînt asigurate de către **autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.**

În speță, acțiunile date n-au fost realizate de către autoritățile abilitate.

Începând cu 01.11.2014 problemele legate cu ambuteiajele de pe anumite artere centrale să le transfere pe alte străzi periferice, cum ar fi:

- pe str. Ismail au circulat cca. 22 trasee. De exemplu: dacă până la modificări în stația intermediară „UNIC” din str. Ismail direcția de circulație spre cartierul Telecentru staționau câte 3 troleibuze și 4 microbuze, ulterior în stație au staționat concomitent cca. 8 microbuze.

Analiza informației procesate denotă că în rezultatul staționării haotice a autoturismelor, troleibuzele și microbuzele, au fost nevoite să staționeze în banda a doua. În situația creată colaboratorii DTP CC în comun cu cei ai INP din cadrul MAI urmau să restricționeze parcarea și staționarea autoturismelor în perimetrul dat.

- pe str. Albișoara: după operarea modificărilor au circulat 20 trasee, iar anterior circulau doar 7 rute;
- pe str. Mihai Viteazu și str. A. Sciusev: după operarea modificărilor au circulat câte 11 rute.

Ca rezultat, modificările date au condus la situația în care populația din unele cartiere ale orașului n-a avut acces la rețeaua de transport publică. Iar asemenea străzi ca Armeană, Tighina și Mihai Eminescu n-au fost deservite cu transport public.

Art. 37 alin. (7) din Codul Transporturilor rutiere prevede expres că: *în situațiile prevăzute la alin. (1) lit. a), b), c) și d), **modificarea programelor de transport rutier local, municipal, raional și interraional poate fi efectuată anual numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie și doar cu acordul tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări,***

iar alin. (9) stipulează că: *la modificarea programelor de transport rutier se va ține cont de **analiza fluxului de călători și se va stabili impactul modificărilor propuse asupra rutelor deja existente.***

Accentuăm că art. 35 alin. (3) din Cod prevede că, *programele de transport rutier municipal se aprobă și se modifică de către de către consiliile municipale.*

Conform normei art. 153 alin. (4) din Codul transporturilor rutiere, *Din momentul publicării prezentului cod și pînă la aprobarea noilor programe de transport rutier elaborate și aprobate în conformitate cu prezentul cod este interzisă operarea oricăror modificări în rețeaua de rute regulate în trafic național existentă la momentul publicării.*

iar alin. (5) menționează că: Programele de transport rutier locale, municipale și raionale, precum și programul de transport rutier interraional și cel internațional vor fi aprobate în conformitate cu prezentul cod **pînă la 31 decembrie 2014.**

Mai mult ca atît, chiar și pct. 5 din Dispoziția nr. 1101-d din 17.10.2014 stipulează expres că: *DTP CC va elabora în termen de o lună pașaportul fiecărei rute de microbuz, cu shema grafică a itinerarului fiecărei rute.*

Prin prisma legislației în vigoare, DTP CC urma mai întîi de toate să elaboreze pașapoartele de rută apoi să efectueze modificările ce se impun.

În situația dată, Consiliul Municipal Chișinău trebuia să reacționeze prompt prin efectuarea unei investigații în vederea reflectării corecte a: (i) factorilor care au influențat, (ii) stării lucrurilor, (iii) alternativelor privind depășirea situației critice la care s-a ajuns și (iv) transparenței deciziilor luate.

Gestionarea traficului public de călători este o problemă sistemică care necesită o abordare complexă în timp, dar nu una îngustă și de moment.

În acest context, Primăria mun. Chișinău era vizată să facă concesii în situația creată, pledând pentru aplicarea unui moratoriu referitor la neadmiterea escaladării probemelor privind deservirea cu transport a populației. Astfel, s-ar fi realizat asigurarea unei mai bune mobilități a publicului călător prin dreptul de a alege tipul de transport și costul deplasării. Prin urmare, asemenea acțiuni nu trebuie să afecteze în niciun caz interesele cetățenilor.

În speță, în vederea ameliorării situației create Primăria mun. Chișinău trebuia să opteze pentru **revenirea la statu quo de pînă la mofificarea itinerarelor rutelor municipale.**

Și nu în ultimul rînd dorim să analizăm situația precară din PUA, rețeaua căruia în ultima perioadă de timp a fost supusă unor atacuri raider.

Începând cu anul 2013 când prin Decizia Primăriei mun. Chișinău a fost deschisă ruta nr. 152 „or. Cricova – str. Bulgară”, itinerarul căreia se suprapune practic 100% treseul rutei 2 de autobuz. Ulterior a fost deschisă ruta nr. 148 „com Ciorescu – str. Bulgară” care a afectat activitatea rutei nr. 47 de autobuz. Un alt exemplu poate servi și traseul rutei nr. 23 de autobuze care deservea zilnic un flux de 25 – 30 mii persoane, a fost cedat spre deservire unui privat care activează prin intermediul PUA în defavoarea intereselor economice ale parcului. Iar autocarele articulate de pe ruta 123 au fost transferate pe traseele nr. 19 și 26 relansate de ziua orașului anul 2014. Analiza informației obținute ca rezultat al monitorizării fluxului de pasageri pe traseele date efectuate în perioada 01.03-30.04.2015, denotă că fluxul existent asigură un coeficient de utilizare a capacității de îmbarcare $\gamma = 0,2 - 0,4$.

Cât privește **lobarea intereselor** de către unii funcționari de rang înalt din cadrul DTP CC și consilieri din CMC este și exemplu bd. Moscova: circulația tuturor traseelor de microbuze au fost redirectionate de pe bulevard pe străzile paralele Dima și Florilor, cu excepția rutelor suburbane nr. 148 și 152.

În acest context, menționăm că prin Dispoziția Primăriei mun. Chișinău nr. 645-d din 11.07.2014 „Cu privire la administrarea rutelor de autobuz nr. 148 și 152” ambele rute fiind transmise de la „Aripartex” S.R.L. către „Nigheditrans” S.R.L.

În perioada anilor 2013 – 2014 au avut loc două atacuri raider asupra două companii de transport privat. Prima vizată fiind ”Bercut” S.R.L. ce administra traseul 193. Printr-o prescripție fiindu-i invocate unele nereguli depistate la rută. DTP CC fără a notifica Societatea a expediat un demers în adresa Camerii de Licențiere privind retragerea licenței de transport pentru neregulile invocate cu încălcarea procedurii prevăzute în legislația în vigoare. Ulterior DTP CC a elaborat un proiect de Dispoziție pe care Primăria l-a semnat, omițind procedura de organizare și desfășurare a concursului privind transmiterea dreptului de administrare a traseului nr. 193, conform legislației în vigoare.

Al doilea atac raider a avut loc asupra ”ASOIO” S.R.L. în perioada iulie – octombrie 2014. Societatea administra 6 trasee, fiind la acel moment cea mai mare companie de pe piață. În prima fază prin Dispozițiile nr. 653-d și 654-d din 11.07.2014 au fost anulate trei rute, inclusiv nr. 102, 155 și 160. Iar în a doua etapă, ca și în cazul ”Bercut” S.R.L., DTP CC a elaborat trei proiecte de Dispoziție pe care Primăria le-a semnat, astfel evitând procedura de organizare și desfășurare a

concursului privind transmiterea dreptului de administrare a traseelor nr. 125, 127 și 162.

În perioada anilor 2014 – 2015 prin Dispozițiile nr. 653-d și 654-d din 11.07.2014 și nr. 332-d din 08.05.2015 au fost închise 7 trasee, inclusiv 102, 105, 109, 110, 119, 155 și 160, fiind excluse cca. 280 unități de transport. Astfel, la data de 15.07.2014, fiind fost stopate 249 unități de transport și demiși cca. 371 conducători auto.

Așa zisa optimizare a rețelei de rute regulate din mun. Chișinău efectuată în perioada iulie 2014 – mai 2015 a condus la modificarea itinerarelor de circulație a cca. 90% din trasee. Accentuăm faptul că majoritatea a traseelor la momentul deschiderii au fost proiectate conform prevederilor СНИП privind organizarea procesului tehnologic de deservire cu transport a populației în regim urban. În prezent activitatea de mai departe a unui șir de rute, inclusiv 104, 107, 111, 127, 129, 135 și 188 este pusă sub semnul întrebării, datorită diminuării fluxurilor de pasageri ca rezultat al modificării itinerarelor de circulație.

Rămâne o enigmă lipsa reacției din partea Oficiului Teritorial Chișinău al Cancelariei de Stat, care urma să intervină prompt și să efectueze controlul legalității dispozițiilor date, pentru a permite colectivelor de rută să-și reea activitatea, până la examinarea în fond a cauzei în instanța de judecată.

În continuare prezentăm unele recomandări privind dezvoltarea complexului de transport public din mun. Chișinău:

1. Consolidarea cadrul regulatoriu:

- Elaborarea Regulilor transporturilor rutiere de persoane.
- Elaborarea Regulilor privind parcările și parcajele.
- Regulamentul privind ridicarea, evacuarea și depozitarea autovehiculelor.
- Elaborarea Regulamentului privind implementarea sistemului E-Ticketing.
- Elaborarea Regulamentului privind crearea și funcționarea centrului de gestionare a traficului rutier.
- Excluderea taxelor locale pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe rutele municipal, care pe de o parte este o taxa discriminatorii pentru transportatorii municipali iar pe de altă parte aceasta reprezintă o dublă impozitare.
- Promovarea tarifelor de călătorie în transportul public urban,

inclusiv cele nocturne.

- Promovarea parteneriatului public privat.

2. Diversificarea și consolidarea infrastructurii:

- Proiectarea și construirea centurii de ocolire a orașului.
- Proiectarea și construirea trecerilor pietonale subterane în perimetrul stațiilor publice: str. Armeană, Teatrul de Operă și Balet și Universitatea de Stat de Medicină și Farmacie „N. Testemițanu” (str. Mihai Viteazu) amplasate pe bd. Ștefan cel Mare și Sfânt.
- Proiectarea și amenajarea spațiilor de parcare de tip „park and ride”.
- Proiectarea și amenajarea platformelor intermodale de transfer al pasagerilor.
- Amenajarea terenurilor tehnologice pentru virarea și staționarea unităților de transport antrenate la prestarea serviciilor de transport rutier de persoane (stații termenus).
- Proiectarea și amenajarea pistelor pentru cicliști.
- Reamplasarea Gării Auto Centru.
- Proiectarea și construirea tronsoanelor:
 - a str. Dîmo cuprins între str. Studenților și str. Bucovinei;
 - b str. Studenților cuprins între str. Dîmo și str. Mihai Sadoveanu;
 - c bd. Mircea cel Bătrîn cuprins între str. Prof. Ion Dumeniuc și str. Bucovinei;

3. Revizuirea rețelei de rute regulate în mun. Chișinău:

- Reorganizarea și consolidarea rețelei de rute regulate în vederea fluidizării traficului rutier și asigurării unui grad înalt de mobilitate a publicului călător, de exemplu, prin:
 - a. re-proiectarea configurației rețelei;
 - b. creșterea frecvenței și a numărului de ore de funcționare;
 - c. introducerea unui transport la cerere, respectiv, un serviciu de transport public care funcționează exclusiv la cerere, de exemplu, călătorii cheamă autobuzul prin telefon.
- Diversificarea rețelei de contact electrice pentru liniile de troleibuz.
- Transferarea gării auto centrale la periferia orașului.

4. Accesibilitate:

- Îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul în comun.
- Îmbunătățirea accesibilității serviciilor de transport public.
- Acces pentru persoanele cu afecțiuni locomotorii de exemplu prin:

- a. punerea în aplicare a unor instrumente informaționale diferite adaptate persoanelor cu handicap (de exemplu, sisteme de asistență vizuală, anunțuri vocale);
- b. asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare și în vehicule.

5. Siguranță și securitate:

- Desfășurarea unui studiu de fezabilitate privind asigurarea securității circulației rutiere.
- Elaborarea planului de măsuri privind securitatea în transportul public.
- Formare în materie de siguranță și securitate pentru șoferii vehiculelor de transport în comun.
- Monitorizarea traficului rutier prin instalarea camerelor video în stațiile publice și unitățile de transport, și crearea unui centru unic.
- Îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură, de exemplu prin:
 - a. punerea în aplicare a unei strategii de securitate, cum ar fi montarea camerelor video în stații și în interiorul vehiculelor;
 - b. crearea unor condiții mai sigure în stații și în jurul acestora, cum ar fi iluminatul public;
 - c. formarea în domeniul siguranței și securității, precum și creșterea gradului de sensibilizare pentru șoferi și călători.

6. Îmbunătățirea sistemului informațional:

- Demararea unei campanii de informare a publicului călător.
- Instalarea în stațiile publice a panourilor de informare în timp real.
- Implementarea sistemelor informaționale care permit accesul pentru toți călătorii, indiferent dacă au deficiențe de văz sau auz.

7. Modernizarea întreprinderilor și renovarea parcului rulant:

- Renovarea materialului rulant a Întreprinderii Municipale “Parcul Urban de Autobuse” și a Întreprinderii Municipale “Regia Transport Electric”.
- Extinderea și modernizarea rețelei de contact a transportului electric.
- Renovarea utilajelor și instalațiilor din depourile de reparație a întreprinderilor municipale.
- Amenajarea stațiilor de așteptare.
- Modernizarea infrastructurii în special în punctele de schimb intermodal și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin:

- a. instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum);
- b. construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „park and ride”, sisteme de folosire în codiviziune a autovehiculelor etc.;
- c. facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător);
- d. modernizarea materialului rulant pentru a-l adapta la cerințele potențialilor clienți prin creșterea accesibilității;
- e. îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic.

8. Consolidarea capacității instituționale:

- Restructurarea DTP CC și a RTEC.
- Angajarea în câmpul muncii a funcționarilor din cadrul DTP CC în bază de concurs.
- Asigurarea transparenței decizionale.
- Implimentarea contractului de management al calității pentru parcurile urbane.
- Promovarea parteneriatului public-privat.

BIBLIOGRAFIE:

1. Dispoziția Primăriei Municipiului Chișinău nr. 653-d din 11.07.2014 cu privire la anularea rutelor municipale de microbus nr. 102, 105, 109, 110, 130 și 160.
2. Dispoziția Primăriei Municipiului Chișinău nr. 654-d din 11.07.2014 cu privire la anularea rutei municipale de microbuz nr. 155.
3. Dispoziția Primăriei Municipiului Chișinău nr. 1101-d din 17.10.2014 ”Cu privire la modificarea și stabilirea itinerarelor de circulație, a regimului și a condițiilor de activitate a rutelor de transport public din municipiul Chișinău deservite de autobuze de capacitate mică și medie”.
4. Decizia Consiliului Municipiului Chișinău nr. 7/1 din 21.10.2014 cu privire la aprobarea Strategiei de transport a Municipiului Chișinău.
5. Dispoziția Primăriei Municipiului Chișinău nr. 1308-d din 24.12.2014 ”Cu privire la modificarea itinerarelor de circulație a rutelor de transport

public din municipiul Chișinău deservite de autobuze de capacitate mică și medie”.

6. Dispoziția Primăriei Municipiului Chișinău nr. 332-d din 08.05.2015 cu privire la operarea de modificări în itinerarele transportului public din municipiul Chișinău.
7. Hotărîrea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la aprobarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje.
8. Legea nr. 235 din 20.07.2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.
9. Legea nr. 1194-XIII din 21.05.1997 „Cu privire la transporturi”.
10. Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006 „Privind administrația publică locală”
11. Codul Muncii.
12. Titlului VII „Taxele locale” din Codul fiscal.
13. Codul transporturilor rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014.