

CALITATEA SISTEMULUI DE TRANSPORT AL ORAȘULUI CHIȘINĂU

Alexandru OLARI

*Departamentul Arhitectură, Grupa ARH 171, Facultatea Urbanism și Arhitectură,
Universitatea Tehnică a Moldovei, Chișinău, Moldova*

Îndrumător/coordonator științific: *profesor, dr. ecol., dr. geogr., hab. urb., Alexandru-Ionuț PETRIȘOR,
Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu*

Rezumat. Pornind de la situația actuală a aglomerărilor în ceea ce privește transportul public și personal, sunt necesare analize și propuneri de noi metode și tehnologii în scopul modernizării sistemului de transport și a infrastructurii acestuia. Soluția de bază cercetată reprezintă schimbarea modului de deplasare și folosirea transportului public în scopul evitării transportului personal. Luând în considerație diversitatea tipurilor de transport, de la cel auto, naval, feroviar și aerian, o problemă primordială o constituie interconexiunea acestora, în acest scop, este necesară proiectarea și organizarea platformelor multimodale pentru facilitarea corelării ușoare și eficiente a acestora.

Cuvinte cheie: *nod intermodal, infrastructura transportului, transport feroviar, autogară, material rulant.*

1. Introducere

Odată cu evoluția dezvoltării economice a contextului urban și creșterea relațiilor dintre om, activitatea sa ca angajat și buna sa existență, cât și datorită creșterii numărului populației și a mobilității acesteia, a început tot mai mult să se pună accent pe transportul de pasageri și infrastructura principalelor aglomerări urbane.

Interacțiunea dintre transporturi și amenajarea teritoriului este de necontestat. Orice dezvoltare a sferei de activități va genera deplasări viitoare, își va avea aportul asupra sistemului de transport și invers, astfel dezvoltarea sistemului actual de transport va duce și la dezvoltarea sistemului de activități și situației economice din jurul acesteia.

Noile dezvoltări științifice transformate din ce în ce mai activ în progrese tehnologice își au tot mai mult aportul în satisfacerea și stimularea nevoilor de mobilitate.

Pe infrastructurile sistemelor de transport se înregistrează astăzi importante fluxuri de bunuri și persoane care confirmă, atât segregarea spațială cât și globalizarea și mondializarea. Această mobilitate individuală în contextul ariei geografice deservite (în raport cu care distingem deplasările locale, regionale, interregionale) demonstrează legătura dintre structura spațiului, nivelul de dezvoltare al acestuia (amenajarea teritoriului, urbanism) și transporturi.

Dezvoltarea aglomerărilor cu diferite funcții urbane generează deplasări, care la rândul lor creează nevoia de noi facilități de transport, și la rândul lor cresc accesibilitatea și motivează dezvoltarea viitoare a acestor zone.

Luând în considerare surplusul necesității acestei mobilități, a numărului de transport ce în multe cazuri depășește capacitatea infrastructurii acestor aglomerări, densitatea transportului individual în scopul evitării calității scăzute a transportului public și insuficienței accesibilității acestuia, apar problemele cum ar fi aglomerările de transport, ambuteiajele și incapacitatea sistemului de mobilitate să asigure densitatea deplasărilor existente. La fel, luând în considerație că transportul de pasageri se separă pe două fluxuri importante, unul fiind transportul interurban și celălalt fiind transportul de pasageri din suburbii ce asigură acoperirea necesarului forțelor de muncă cu locatarii din suburbii ce zilnic tranzitează orașele, fiind în un număr destul de amplu, acoperă o bună parte a infrastructurii urbane existente.

Reieșind din acest context apare necesitatea dezvoltării și pogresului sistemului de transport de pasageri existent în unul modern diversificat și calitativ.

Congestia transportului de pasageri interurban și transportul de pasageri extern crează dificultăți considerabile în rețeaua stradală existentă suprasolicitând potențialul infrastructurii existente, la fel, creșterea numărului transportului personal din cauza calității scăzute a celui public (Roman et al., 2014; Norman, 2012; Rudic et al., 2018), și lipsa motivării suficiente din partea instituțiilor corespunzătoare în modificarea modului de mobilitate și creșterea atractivității transportului în comun la fel duce la suprasolicitarea rețelei stradale existente a orașului Chișinău.

O altă problemă destul de impunătoare este lipsa conexiunilor și interconexiunilor între modurile de transport urban, astfel, este necesar să se creeze și dezvolte noi poli de schimb ce vor asigura intermodalitatea. Aeroporturile, gările feroviare și autogările trebuie transformate în platforme multimodale pentru pasageri (Roman et al., 2014; Vaculovschi, 2017; Norman, 2012; Comisia Europeană, 2011).

Pentru asigurarea și implementarea noilor abordări propuse, un rol important îl are evitarea monopolului în transportul public de pasageri și crearea condițiilor optime, spre atragerea antreprenorilor particulari în dezvoltarea rețelei transportului de pasageri stipulat în cadrul legal al legislației în transport (Cotruță et al., 2017).

2. Întrebări de cercetare

1. Care sunt scopurile predominante a utilizării transportului în comun de pasageri?
2. Care sunt mijloacele de transport cel mai frecvent utilizate pentru realizarea activităților zilnice?
3. Care este gradul de siguranță și confort oferite de mijloacele de transport în comun la etapa actuală?
4. Care sunt principalele probleme referitoare la accesul persoanelor cu dizabilități la transportul în comun în municipiul Chișinău?
5. Care sunt principalele direcții în vederea îmbunătățirii sistemului de transport în comun pentru dezvoltarea și raționalizarea activității acestuia.

2.1. Probleme și dificultăți ce persistă în transportul de pasageri

Începând de la principala și cea mai actuală problemă a transportului de pasageri ce scade atractivitatea acestuia și sporește creșterea numărului transportului personal este calitatea transportului de pasageri (Ceban et al., 2013; Vaculovschi, 2017). Prin calitate se disting următoarele subpuncte principale: 1. calitatea serviciului în sine, 2. calitatea materialului rulant.

Calitatea serviciului presupune comoditatea și actualitatea utilizării acestui tip de transport, asta ar însemna accesibilitatea sa pentru a oferi posibilitatea beneficiarilor ce utilizează acest tip de serviciu de a fi mobili, de a putea accesa, fără a utiliza transport alternativ, principalele puncte de interes necesare vitalității sale. Ce ar presupune asta?: asta ar presupune tranzitarea principalelor puncte de interes ale aglomerărilor urbane, densitatea stațiilor pentru ca materialul rulant să fie ușor accesibil, serviciul informativ al acestui tip de transport să fie bine pus la punct pentru ca utilizatorii să îl poată exploata cu exigente fixe în ceea ce ține de graficul de activitate al acestuia, traficul existent, tipul transportului și rutele, localizarea materialului rulant în timp real.

O altă soluție ar fi eficientizarea transportului de pasageri și reducerea considerabilă a costului pentru utilizarea transportului public și acoperirea parțială sau chiar totală a costurilor pentru transportul public de către stat, în acest context crește atractivitatea transportului în comun și reducerea la minim a transportului personal, această soluție va rezolva considerabil problema poluării mediului de către transport luând în considerație că vehiculele utilizate în transportul public vor fi ecologice, la fel această soluție va rezolva problema congestiei traficului și supraexploatarea infrastructurii drumurilor.

Calitatea materialului rulant reprezintă totalitatea mașinariilor ce prestează acest tip de serviciu, cum ar fi troleibuze, autobuse, maxi-taxi și calitatea cestora. Cu părere de rău, la etapa actuală, totalitatea materialului tehnic ce prestează serviciile de transport este sub nivelul mediu al calității admisibile și o mare parte chiar în o stare destul de degradată, asta presupune vehicule învechite, cu

o stare a exteriorului și interiorului deplorabilă, cu condiții sub mediu, autovehicule poluante, neeconomice din punct de vedere al eficientizării termice și utilizării de combustibili, lipsa transportului ecologic în ceea ce privește combustibilul utilizat. Prezența unor coridoare ecologice ce ar putea diminua poluanții emanați în exterior de transport ar fi un avantaj în diminuarea acestei probleme (Comisia Europeană, 2011; Cotruță et al., 2009).

O altă problemă destul de importantă la moment o constituie lipsa parțială sau totală a condițiilor oferite de transportul public pentru persoanele cu dizabilități. Dacă transportul interurban este cât de puțin adaptat pentru a facilita transportarea persoanelor cu dizabilități, și asta se referă la troleibuze, chiar dacă condițiile sunt minime, ele sunt, mai în ceea ce privește transportul extern și cel tranzit, aceste condiții practic lipsesc total.

Ce ar presupune aceste condiții?

- lățimea trotuarelor; trotuarele nu sunt suficient de late pentru a permite trecerea simultană a cel puțin două scaune cu roțile pentru persoanele cu dizabilități locomotorii.
- înălțimea bordurilor în stații; bordurile nu sunt adaptate necesităților persoanelor cu dizabilități, sunt prea înalte și nu au unghiul de înclinare suficient pentru mobilitatea ușoară a persoanelor ce se deplasează în carucioare cu roțile.
- lipsa unor spații amenajate în stațiile de autobuz unde persoanele în scaun cu roțile să poată aștepta autobuzul.
- atitudinea conducătorilor auto doar parțial pozitivă și amabilă ce ar presupune ajutorul persoanelor cu mobilitate redusă de a se urca în transport, oferirea de timp suficient pentru a se urca, oferirea suportului pentru coborâre.
- oferirea transportului gratis pentru persoanele cu dizabilități și se referă nu doar la transportul interurban dar și pentru transportul extern orașului.
- lipsa dotării mijloacelor de transport conform necesităților persoanelor cu dizabilități, asta ar presupune ca mînerele să fie la înălțimea acceptabilă, la fel insuficiența sau chiar lipsa locurilor și scaunelor special amenajate persoanelor cu dizabilități de diferite categorii (Bădescu et al., 2015).
- lipsa echipamentelor speciale (rampe, lifturi), care să permită accesul persoanelor cu dizabilități. Totodată, suprafețele de acces îngreunează mobilitatea persoanelor cu dizabilități.
- asigurarea insuficientă cu panouri de informare, vizuale sau auditive și a altor tipuri de informare pentru persoanele cu diferite tipuri de dizabilități.

Diversitatea scăzută a tipurilor de transport, lipsa conexiunilor și interconexiunilor între modurile de transport la fel scade accesibilitatea cestora, lipsa polilor de schimb și a platformelor multimodale dintre diferitele tipuri de transport cum ar fi cel aerian, transportul feroviar și a autogărilor (Roman et al., 2014; Vaculovschi, 2017; Norman, 2012; Comisia Europeană, 2011).

Luînd în considerație că la etapa actuală nu există nici un nod intermodal pentru a face accesul direct dintre un tip de transport la altul, fiind separate toate, și asta se referă la aeroportul de la periferia orașului, autogările existente ce sunt 3 la număr și e nevoie de transport intermediar pentru a face conexiunea dintre ele, cât și gara feroviară ce la fel nu e legată direct cu nici o autogară sau aeroport și necesitînd transport adițional pentru a face conexiunea dintre ele, asta presupune o mulțime de timp pierdut în zadar, transport în plus pentru a le accesa și încărcarea rețelei stradale cu un umar considerabil de pasageri ce trece de la o locație la alta.

Concluzii

În concluzie se poate de spus cu siguranță că sistemul de transport în comun al orașului Chișinău necesită consolidări considerabile în ceea ce privește calitatea acestuia, accesibilitatea sa și dotarea suficientă. Luînd în considerare interdependența dintre infrastructura unui oraș și dezvoltarea sa economică, este necesar de a atrage noi investiții în modernizarea cât mai rapidă a sistemului de transport existent.

Bibliografie

1. Roman E. A., Roman V. C. (2014), *Soliții interdisciplinare pentru satisfacerea mobilității în marile aglomerări urbane* [in Romanian], Buletinul AGIR 2: 112-119.
2. Noman E. A. (2012), *Joncțiuni între moduri și tehnologii de transport* [in Romanian], Editura ASTR: Culegere de lucrări a Conferinței anuale ediția a VII-a: 202-208.
3. Cotruță I., Ceban D. (2009), *Implementarea sistemelor de transport inteligente in europa* [in Romanian], Editura Tehincă, Chișinău, Moldova: 242-246.
4. Ceban V., Mamaliga V., Scutari M. (2013), *Rolul transportului urban în asigurarea dezvoltării Municipiului Chișinău* [in Romanian], Editura Tehnică, Chișinău, Moldova, pp. 2019-222.
5. Vaculovschi E. (2017), *Rolul sectorului transporturi în dezvoltarea economică a Republicii Moldova* [in Romanian], Editura ASEM, Chișinău, Moldova, pp. 285-288.
2. Bădescu M., Purcar C. (2015), *Studii referitoare la îmbunătățirea accesului persoanelor cu dizabilități la transportul public în Municipiul Sibiu. Gradul de satisfacere a cerințelor persoanelor cu dizabilități. Partea a II-a* [in Romanian], Buletinul AGIR: Culegere de lucrări a Conferinței internaționale–interdisciplinare editia a XV-a, pp. 65-74.
3. Rudic O., Dumitrașcu A. (2018), *Principiile mobilității urbane durabile* [in Romanian], Editura Tehnică, Chișinău, Moldova: 155-158.
4. Cotruță I., Ceban V.(2017), *Analiza cadrului legal al Republicii Moldova în domeniul transportului public* [in Romanian], Editura Tehnică, Chișinău, Moldova: 68-79.
5. Poroseatkovski V., Ambrosi G., Ambrosi G. (2009), *Metodologia de perfecționare a sistemelor de transport in comun*, Editura Tehnică, Chișinău, Moldova: 232-233.
6. Fiodorov, Natalia, and Eugeniu Braguța. "The role of citizens in the activity of land planning and urbanism." *Journal of Social Sciences* 1.4 (2021): 140-144.
7. Comisia Europeana (2011), *Cartea Alba. Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*, Bruxelles, Belgia.