

ANALIZA TRANSPORTULUI PUBLIC DIN MUN. CHIȘINĂU

Autor: Diana OSIPOV

Conducător științific: conf. univ., dr. ec. Mamaliga Vasiliu

Universitatea Tehnică a Moldovei

Rezumat: La etapa actuală a dezvoltării orașelor, una din sarcinile principale este crearea unui sistem de transport public de pasageri sigur, accesibil, economic, fiabil și ecologic. Rolul important al transportului de pasageri în economia orașului și realizarea serviciilor social importante pentru populație, dictează necesitatea aplicării unor măsuri armonioase, echilibrate și eficiente în acest domeniu.

Analizând transportul public din mun. Chișinău și organizarea acestuia, vom putea observa care sunt progresele și stagnările, astfel vom cunoaște cum să elaborăm strategii investiționale în sistemul de transport public și măsuri de reducere a cheltuielilor de exploatare a mijloacelor de transport, dar și optimizarea activității transportului public, în rezultat obținându-se o creștere a calității deservirii fluxului de pasageri.

Cuvinte cheie: transport public, flux urban de călători, agenți transportatori, cursa medie, parcul rulant, rute, infrastructură rutieră, indici de calitate.

Complexul de transport urban este un mecanism amplu, viu și dinamic. Ca urmare, toate problemele și inițierile privind perfecționarea și reorganizarea pot fi examinate numai prin prisma unei abordări sistematice și aplicate în practică numai în complex.

Problemele prioritare ale transportului urban din mun. Chișinău sunt direct sau indirect legate de eficientizarea utilizării resurselor energetice.

Procesele de transformare radicală a sferelor economice și sociale, formarea piețelor de produse și servicii, începutul integrării țării în sistemul economic mondial sunt de neimaginat fără crearea unui sistem de transport fiabil în funcționare, economic, sigur și ecologic, orientat spre satisfacerea intereselor cetățeanului, întreprinzătorului, pieței și a societății în întregime.

Urmează să fie recunoscut faptul că la momentul actual sistemul de transport al Republicii Moldova încă nu corespunde acestor cerințe. În acest domeniu sunt necesare în continuare transformări și investiții capitale valorifice. Liberalizarea sistemului tarifar, creșterea prețurilor a tuturor tipurilor de resurse energetice, creșterea numărului de transportatori privați și independenți, care activează sub formă de întreprinderi mici și mijlocii, cât și alți factori au cauzat formarea și dezvoltarea pieței actuale a serviciilor de transport.

Experiența mondială demonstrează că așa probleme urbane ca:

- Asigurarea dreptului omului la mobilitate și sprijinirea grupelor social vulnerabile ale societății;
- Descărcarea centrului orașului de transport privat;
- Ecologice și altele

prioritar pot fi rezolvate prin intermediul transportului urban municipal.

În municipiul Chișinău, în ultimii ani, mobilitatea generală a populației crește din mai multe Motive, cum ar fi:

- a) creșterea teritoriului municipiului;
- b) creșterea distanței medii de călători;
- c) creșterea populației municipiului;
- d) creșterea numărului mijloacelor auto proprii.

Prestarea serviciilor de transportare a călătorilor în municipiul Chișinău se efectuează de către Î.M. „Regia transport electric” și Î.M. „Parcul urban de autobuze”, cât și 19 agenți transportatori - administratori ai rutelor de microbuze și autobuze.

Sistemul de management al transportului urban din mun. Chișinău are următoarea structură organizațională reprezentată în figura 1.

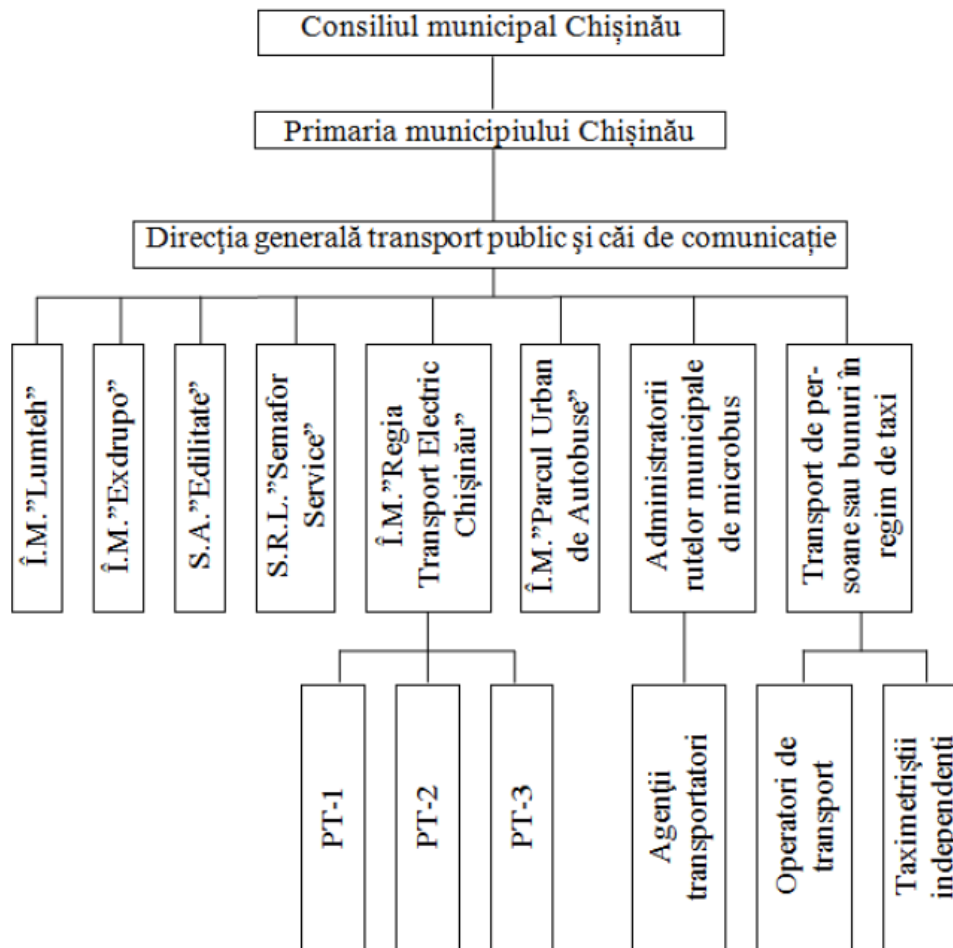


Figura 1. Structura organizațională a sistemului de transport public în mun. Chișinău

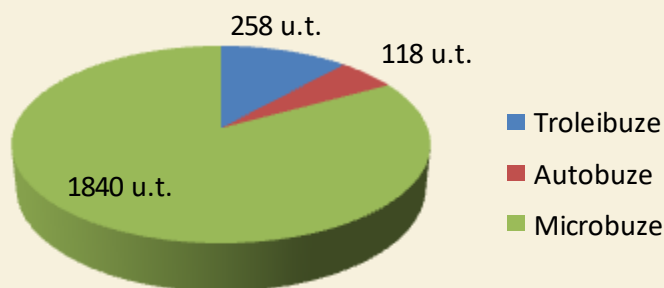
Populația municipiului Chișinău este deservită cu trafic de călători de 22 rute de troleibuz, 27 rute de autobuz (inclusiv 4 rute particulare) și 67 rute de microbuz. Ieșirea medie zilnică pe traseele municipiului constituie 258 troleibuze, 118 autobuze de capacitate sporită (inclusiv 25 particulare), 1840 microbuze. (fig.2)

În baza studiului fluxului de călători, a fost stabilit programul de activitate a troleibuzelor rutelor de bază nr. 1, 4, 5, 7, 8, 10, 13, 17, 20, 21, 22, 24, 25, 28 și 29 care activează până la ora 22.30 - 23.00, iar la rutele secundare nr. 2, 3, 9, 14, 16, 23 și 26 circulația troleibuzelor este stabilită până la ora 20.00, deoarece după ora dată fluxul de călători la rutele nominalizate se reduce esențial și capacitatea troleibuzelor se utilizează neefectiv. Programul de activitate a autobuzelor și microbuzelor de rută este cuprins între orele 05.30 - 24.00 în dependență de fluxul de călători pe fiecare rută în parte. De menționat, că orele de circulație a autobuzelor și microbuzelor suburbane sunt coordonate cu primăriile localităților respective.

În perioada 1 iunie 2011-1 iunie 2012 pe rutele regulate de către troleibuze au fost transportați 93,3 mln. călători, inclusiv: contra plată - 73,3 mln. (79 %), iar în mod gratuit -20,0 mln. (21 %); de către autobuze au fost transportați 14,8 mln. călători, inclusiv: contra plată - 11,5 mln. (78 %), gratuit - 3,3 mln. (22 %); microbuzele în această perioadă au transportat circa 190,0 mln. călători. (fig3.)

Așadar, în perioada nominalizată de către troleibuze, autobuze și microbuze au fost transportați în total 298,5 mln. călători, sau mediu pe zi - circa 820 mii de călători.

**ieșirea medie zilnică pe trasee
(în unități de transport)**



**Nr. de călători transportați
în perioada 1.06.2011-1.06.2012**

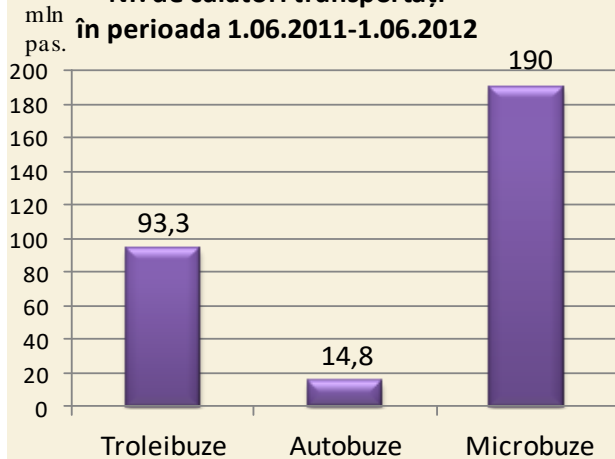


Figura 2. Ieșirea medie zilnică pe trasee

fig.3. Volumul de pasageri transportați cu transportul public

Se știe că până la 500m călătoriile de regulă sunt efectuate fără transport, dar acele după 2 km prioritar cu transport. Cursa medie a deplasărilor urbane recomandată constituie cca 1-5 km.

Rezultatele analizei arată că, o călătorie a locuitorilor mun. Chișinău constituie circa 4,8 km. Aceeași indici îi obținem și la o călătorie cu microbuzul.

Pentru ca activitățile sociale, economice și culturale să se desfășoare eficient, iar calitatea mediului să nu se înrăutățească, este necesar a impune transportul public în viața orașului, prin îmbunătățirea calității serviciilor oferite de acesta.

Cota parte a transportărilor de pasageri în fluxul urban cu respectarea tuturor cerințelor de calitate nu depășește în mediu 25%.

În prezent, criteriile tradiționale de apreciere a eficacității organizării transporturilor de pasageri reiese doar din atingerea unor rezultate finale cantitative.

De exemplu, contractele municipale de transportare a pasagerilor cu ajutorul autobuzelor adesea prevăd drept indice principal – numărul de pasageri. La optimizarea sistemului de rute de autobuze, din cauza reducerii numărului de transbordări, acest indice se va micșora. Astfel rezultă că, un volum mare de transportare nu este necesar. Deservirea cu transport a populației, amplasarea obiectelor de locuit, producere, comerț, cultură și alte centre de atracție a populației trebuie organizate astfel încât cursele să fie maxim posibil de scurte cu un număr cât mai redus de unități de transport.

La momentul actual, infrastructura rutieră a municipiul Chișinău este compusă din 900 străzi cu o lungime de 880 km și cu o mărime a suprafeței părții carosabile de circa 10 mln m². Lungimea trotuarelor într-o linie constituie 451,0 km (1,8 mln. m²)

Notă: În perioada 01.06.2011 – 01.06.2012 la exploatarea căilor de comunicație au fost îndeplinite lucrări de reparație a străzilor, în valoare de 25249,6 mii lei, (beton asfaltic fin- 78700 m²), inclusiv:

- lucrări finanțate din contul bugetului republican-3682,5 mii lei (beton asfaltic fin-9300 m²)
- lucrări efectuate și finanțate din contul bugetului municipal-32841,8 mii lei (beton asfaltic fin - 114300 m²)

După cum s-a menționat mai sus, în mun. Chișinău, transportul public municipal este prezentat de:

- Transportul electric;
- Transportul cu autobuze;
- Transportul cu microbuze

Situația la moment este următoarea:

Transportul electric

Conform raportului de activitate a Î.M. "Regia Transport Electric pe perioada 01.06.2011-01.06.2012, prezintă următorii indici de activitate:

Numărul de troleibuze inventar la data de 30.05.2012	- 320 unități
Rute de troleibuze	- 23 rute
Ieșirea medie a troleibuzelor la traseu	- 258 unități
Coeficientul de utilizare a materialului rulant	- 0,81
Parcursul mediu zilnic	- 45,0 mii km
Numărul mediu de pasageri transportați zilnic	-300 mii pas.
Venit de la transportarea pasagerilor	-126,6 mln lei

Deasemenea s-a îndeplinit reparația și profilaxia rețelelor de cablu și contact - 1200 km, au fost efectuată reparația curentă a 55 troleibuze.

Odată cu primirea a troleibuzelor noi în număr de 102 unități de la furnizorul de troleibuze, consorțiu „BelkommunMash & Carpat Belaz Service”, începând cu luna iunie anul 2011, s-a stabilizat nivelul colectării veniturilor, care era în scădere

Transportul cu autobuze

La balanța întreprinderii municipale "Parcul Urban de Autobuze" conform evidenței contabile, au fost înregistrate 136 autobuze destinate pentru transportarea călătorilor, dintre care 125 sunt implicate în procesul de transportare a călătorilor în raza municipiului Chișinău și 11 autobuze, cu o medie de exploatare de 20-23 ani se află în conservatie, necesitând reparație capitală, sau casare din cauza defecțiunilor caroseriei.

În prezent întreținerea asigură zilnic 93 autobuze la linie, deservind 24 rute urbane și suburbane ale capitalei, inclusiv 5 rute (sau 21,0 la sută) în trafic urban și 19 rute (sau 79,0 la sută) în trafic suburban. Lungimea totală a rețelei de rute constituie 403 km.

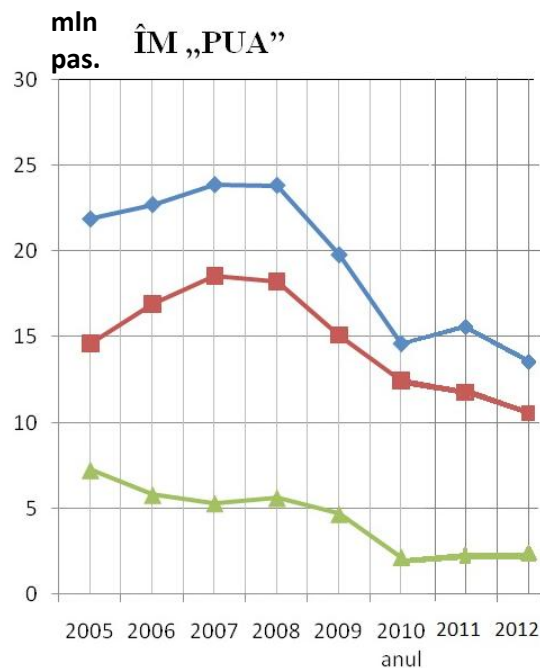
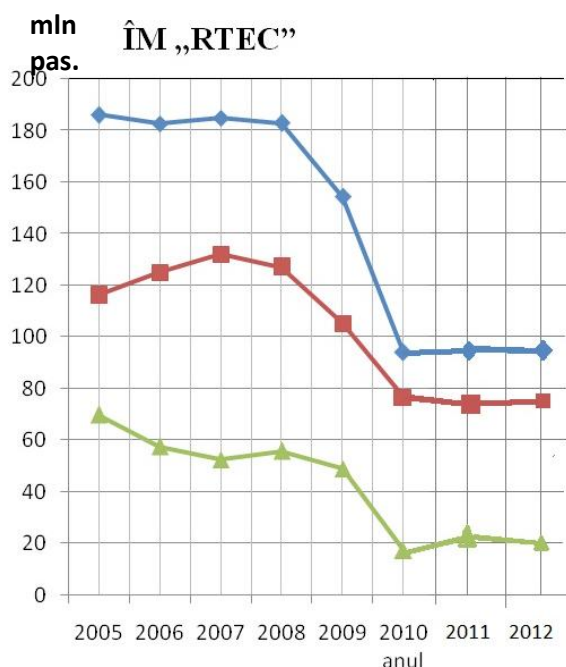
Ieșirea medie zilnică a autobuzelor la linie pe perioada analizată a constituit 86 unități, fiind în scădere față de perioada analogică precedentă. Scăderea ieșirilor s-a produs din cauza uzurii înalte a unităților de transport, vârsta medie a unui autobuz fiind de 11,8 ani față de normativul de 8 ani, ceea ce condiționează cheltuieli suplimentare pentru întreținere și exploatare.

Volumul de călători transportați pe perioada 1 iunie 2011 - 1 iunie 2012 a alcătuit 14,8 mln. călători, dintre care 11,5 mln. călători (sau 77,7 la sută) cu achitarea plății pentru călătorie, și 3,3 mln. călători cu facilități.

Pe parcursul perioadei de gestionare au fost acumulate venituri în sumă de 39,2 mln. lei, inclusiv: venituri de la transportarea călătorilor - 36,5 mln. lei, și venituri din alte genuri de activitate - 2,7 mln. lei.

La scăderea numărului de călători transportați contra plată cât și la micșorarea veniturilor acumulate a contribuit reducerea numărului de autobuze circulante de la 88 unități în mediu pe zi până la 86 unități și extinderea rețelei rutelor de microbuz în paralel cu rutele de autobuz.

Analizând volumul total de pasageri transportați pe perioada ultimilor ani se observă că Î.M. „RTEC” și Î.M. „PUA” pierd pozițiile pe piața serviciilor transportului urban. (fig.4)



—◆— total; —■— contra plată; —▲— gratuit

fig.4. Dinamica volumelor de transportare a pasagerilor realizate de Î.M. „RTEC” și Î.M. „PUA”

Transportul cu microbuzele

Conform prevederilor stabilite în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 854 din 28.07.2006 la 31.12.2007 au fost excluse din activitate circa 500 microbuze reutilate din camioane furgon cu destinație generală și pe parcursul timpului au fost înlocuite cu autobuze de modifi cații mai mici și numărul de locuri mai mare (17-22 locuri) destinate pentru transportarea călătorilor.

În prezent parcul de microbuze în mun. Chișinău este constituit din 1840 unitați, dintre care:

- Până la 5 ani - 10%
- 5-10 ani - 43%
- 10-15 ani - 41%
- 15-20 ani - 6%

Prioritar microbuzele urbane sunt de marca Mercedes-Benz tip „Sprinter” care se caracterizează prin fiabilitate și economicitate sporită și emisii reduse a gazelor de eșapament. La fel acest tip de microbuze conform clasificării europene este de categorie M2 clasa A - autobuze de clasă ușoară care sunt destinate pentru transportarea pasagerilor, condiția principală fiind ca numărul de pasageri în salonul microbuzului să coincidă cu numărul de locuri conform pașaportului tehnic. Această condiție nu se respectă de către transportatori în primul rând din motivul unui număr sporit de călători la stații în timpul orelor de vârf.

Activitatea operatorilor de transport privat cu microbuze evident este mai eficientă de cât a parcului urban de autobuze. Însă creșterea nemotivată a numărului general de microbuze, concurența lor neloială față de RTEC și PUA duce la apariția unor probleme în primul rând pentru activitatea acestora. În cazul când pe aceleași rute în mod «paralel» circulă unități de transport care aparțin diferitor operatori nici unul din ei nu poate să asigure exploatarea efectivă a parcului rulant. Ca urmare crește termenul de recuperare a investițiilor în mijloacele de transport și apar solicitări privind ridicarea prețurilor la călătorii.

Conform estimărilor noastre la etapa actuală numărul general de microbuze corespunde cererii populației (circa 1800 unități) în transportare. Însă creșterea numărului de microbuze va duce la aprofundarea problemelor existente create de ele .

Pentru ca transportul public să fie rentabil, este necesar ca costurile de exploatare să fie cât mai mici și respectarea unor anumiți indici de calitate a serviciilor de transport de pasageri, ca: accesibilitatea, fiabilitatea și comoditatea utilizării.

În cadrul DGTPCC, controlul calității serviciilor de transport de pasageri prestate de operatorii de transport este asigurată de direcția de management al transportului public. În scopul îmbunătățirii deservirii populației din mun. Chișinău cu servicii de transport au fost realizate mai multe măsuri, printre care:

• au fost introduse următoarele modificări în rețeaua transportului public: a fost deschisă ruta de autobuz nr. 148 „str. Melestiu (Spitalul municipal nr. 1) -sat. Goianul Nou”, ruta de autobuz nr. 141 „or. Cricova - str. Bulgară”, prelungite rutele de troleibuz nr. 22 până la bd. Dacia și nr. 28 până la bd. Iu. Gagarin, prelungite rutele de microbuz nr. 103 și nr. 119 până la str. Arheolog Ion Casian-Suruceanu, nr. 116 - până la str. Grădina Botanică, nr. 161 - până la str. Andrei Doga, modificate itinerarele rutelor de microbuz nr. 180 cu stabilirea circulației pe str. Armenească, nr. 169 - pe str. București, etc.;

• Î.M. "Regia transport electric" a efectuat reparația curentă și capitală a 55 de troleibuze și reparația capitală a 3 troleibuze, la 4 troleibuze au fost schimbate ușile, iar la 35 - scaunele moi în salon. Au fost schimbați 16 piloni ai rețelei de contact și efectuată reparația profilactică a 1200 km a rețelei de contact, schimbat firul de contact pe distanța de 5 km;

• Î.M. „Parcul urban de autobuze” a utilizat 40 de autobuze cu dispozitive speciale de anunțare automatizată a denumirii stațiilor transportului public (prin apăsarea butoanelor de către șofer), precum și alte informații utile pentru călători (rutele nr. 3, 5, 23 și „A”). Un autobuz de model MAN a fost echipat cu sistemul electronic modern de difuzare audio-vizuală a informației respective, cu informarea integrală (fără implicarea șoferului), prin utilizarea sistemului GPS;

• întru sporirea securității circulației rutiere pe str. M. Kogălniceanu și majorării capacității de transport a străzii, prin dispoziția Primăriei municipiului Chișinău nr. 411-d din 24.05.2011, a fost redirecționat transportul public din banda separată a str. M. Kogălniceanu și stabilit itinerarul rutelor de troleibuz nr. 3 și 4 pe str. București, iar itinerarul rutelor nr. 104, 124, 127 și 129 - pe str. A. Șciusev.

Concluzie:

De menționat că măsurile întreprinse de către DGTPCC au contribuit într-o măsură oarecare la îmbunătățirea calității serviciilor de transport a pasagerilor, totuși aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a satisface pe deplin necesitățile societății în transportarea pasagerilor. Este necesar de a mări numărul de troleibuze și autobuze în municipiu, modernizarea rețelei de transport, reparația capitală a părții carosabile a drumurilor și trotuarelor, asigurarea disciplinei la rută de către conducătorii auto și pasageri, modernizarea stațiilor de așteptare a călătorilor.

Sursele:

1. www.chisinau.md
2. www.statistica.md