

## CONGESTIUNEA TRAFICULUI URBAN – PROBLEMA ORAȘELOR SAU PROVOCARE PENTRU AUTORITĂȚI

*Dumitru RUSSU*

CZU: 656.11(478-25)

dumitru.russu.87@mail.ru

*This article examines the problem of urban traffic congestion, which is a problem for large cities, but also a challenge for their authorities. Each city applies its own solutions and looks for effective ways to streamline traffic, which, beyond the economic implications, also results in a serious social and environmental impact.*

Congestiunea traficului urban este o problemă cu care se confruntă practic toate orașele mari din lume, cauzată de volumul imens al traficului care generează cererea ridicată de spațiu mult mai mare decât capacitatea stradală. Fiecare oraș are însă o parte de soluțiile sale specifice, în funcție de banii, imaginația, dar și dedicația cu care abordează această problemă.

Conform verificărilor vitezei medii a circulației se constată că viteza medie în cele mai mari orașe din Europa, se încadrează între 19 km/h până la 46 km/h. Datele poziționează Londra ca cel mai lent oraș din 30 de orașe mai mari ale Europei, viteza medie de deplasare constituind doar 19 km/h. Deși pentru soluționarea problemelor de congestie sunt depuse eforturi considerabile, situația din capitala Marii Britanii rămâne a fi gravă, ca urmare a „cererii de spațiu” ridicate în urma suprapopulării, al numărului mare de mașini și a capacității scăzute a drumurilor.

Orașul București se confruntă, de asemenea, cu o cerere ridicată de spațiu ce depășește cu mult capacitatea stradală. Asociația Română a Antreprenorilor de Construcții (ARACO) a realizat un studiu conform căruia, în București, valoarea pierderilor provocate de viteza extrem de redusă cu care se circulă este de 500.000 de euro în fiecare zi, adică de circa 180 de milioane de euro anual. „În 2007, valoarea acestor pierderi a crescut cu aproximativ 10% față de 2006”.

O altă caracteristică a vitezei de deplasare constituie timpul petrecut în blocaje ale traficului. Astfel, Parisul este al treilea oraș cu cea mai mare congestie din Europa, dincolo de Londra, în al doilea rând, și de Moscova. Șoferii din capitala franceză petrec în medie 65 de ore pe an în trafic, potrivit statisticilor de la Inrix Global Scorecard și Departamentului pentru Transporturi analizate de GoCompare. Pentru evitarea acestor pierderi, sunt formulate unele soluții care propun ocolirea centrului; viteza mai mare și capacitate sporită; transportul în comun; transportul alternativ; introducerea unor taxe de intrare în centrul orașului.

Dacă analizăm congestiunea traficului în municipiul Chișinău, atunci urmează să menționăm că acesta s-a dezvoltat cu ritmuri foarte mari pe parcursul secolului al XX-lea, devenind în mai puțin de o sută de ani un oraș de talia capitalelor europene,

cu o populație totală de sub un milion de oameni, cu centre economice, științifice, culturale etc. Din cauza acestei creșteri bruște a numărului de locuințe în Chișinău, prin dezvoltarea unor sectoare noi ( Botanica, Ciocana, Buiucani) a crescut și numărul populației, devenind stringentă problema organizării unui transport urban fluid și accesibil tuturor cetățenilor.

Dat fiind faptul că rețeaua stradală a fost proiectată în perioada sovietică și implicat, pentru necesitățile din acea perioadă, în prezent ea nu mai satisface pe deplin necesitățile urbei. Întrucât în perioada sovietică era foarte popular transportul public, existând mai multe rute de autobuze în Chișinău, care împreună cu cele de troleibuze asigurau deplasarea cetățenilor prin oraș, în condițiile în care numărul de mașini personale nu era mare. În Planul Urbanistic General din 1989 a fost elaborată o concepție de dezvoltare în continuare a orașului ce includea lărgirea unor străzi, construcția străzilor de legătură dintre sectoarele capitalei ș.a. Din păcate, aceste planuri au fost îndeplinite în mică măsură, situația din transportul urban și transportul public suferind o înrăutățire accentuată la începutul anilor 90.

Desigur, nu aceste circumstanțe au fost cauza cea mai plauzibilă care a determinat creșterea numărului de mașini din oraș, deși nu trebuie să neglijăm acest factor. Numărul de autoturisme a crescut brusc în Chișinău în mare parte datorită deschiderii frontierelor de a procura automobile „străine”, adică de proveniență a brandurilor accesibile în toată lumea. În dorința lor de a avea o „mașină nouă” cetățenii nu țineau cont de vechimea autoturismelor importate. Deși la un preț scăzut, mașinile „noi” puteau fi mult mai vechi decât cele sovietice ce circulau prin Chișinău, fiind într-o stare relativ bună doar din cauza că nu au fost întreținute bine în Occident. În schimb, ajunse la noi în țară și confruntându-ne cu drumurile de o calitate mult mai proastă, aceste mașini se uzau foarte repede, conducând la accentuarea poluării orașului cu gaze de eșapament, poluării sonice și din cauza performanțelor scăzute ale mașinii și la îngreunarea traficului urban.

Dacă e să luăm tendința de creștere a numărului de mașini la 1000 de locuitori, se poate ușor deduce că în fiecare an, numărul de mașini crește cu 10-11 unități la 1000 de locuitori, sau, în cifre absolute, cu circa 7000-7500 de mașini în fiecare an în orașul Chișinău. Desigur, traficul urban va crește proporțional, dar din cauza aglomerării străzilor centrale, fluiditatea lui va scădea mai mult, comparativ cu ritmul de creștere a numărului mașinilor.

Pe lângă creșterea numărului de mașini în Chișinău, mai menționăm alți doi factori care influențează fluiditatea traficului în oraș: mașinile ne-înmatriculate în Chișinău, ce constituie circa 20% din traficul urban și microbuzele de pe rută, ce constituie circa 13,2% din traficul urban. Dacă mașinile din afara Chișinăului îngreuiază traficul prin însăși creșterea numărului de mașini în oraș, atunci microbuzele îngreuiază traficul prin viteza lor mai lentă de deplasare, care este combinată cu opririle frecvente neregulate, ceea ce deseori nu permite utilizarea pe deplin a lățimii străzii.

Este cunoscut faptul că rețeaua stradală în Chișinău este una de tip radială, și anume conexiunile principale între sectoarele capitalei se fac prin centrul capitalei,

cea ce solicită foarte mult capacitatea stradală a acestei zone a orașului. Nu s-au reușit într-o perioadă de timp atât de scurtă construcția unor străzi largi între sectoare, sau poate din cauza reliefului specific situația nu a progresat, iar numărul în creștere a mașinilor doar a condus la aglomerarea zonei centrale a capitalei.

Transporturile reprezintă o verigă foarte importantă în dezvoltarea activităților economice (de producere, comerț), iar problemele de transport urban se amplifică din cauza creșterii numărului de autovehicule, a lărgirii sferei de producere și dezvoltării afacerilor.

În urma analizei efectuate constatăm o serie de probleme, cele mai actuale fiind determinate de:

respectarea Regulamentului de circulație rutieră; implementarea Planului Urbanistic al Chișinăului (construcția unor parcuri multietajate, amenajarea unor benzi adăugătoare de circulație); managementul transportului public; sistemul ineficient de transportare a pasagerilor și mărfurilor; setarea nereușită a semafoarelor.

Utilizarea tehnologiilor moderne poate să asigure o eficientizare a activității, însă aplicarea lor urmează să derive de la ideile spre tehnologie și nu invers, de la tactica spre reducerea cheltuielilor și ridicarea eficienței activității cu asumarea riscurilor. Odată aplicată, tehnologia urmează permanent să progreseze, să fie asigurată formarea profesională și, la expirarea ciclului de viață, echipamentul urmează a fi reînnoit cu utilaj performant.

În concluzie, constatăm că problemele traficului rutier în municipiul Chișinău sunt în creștere și acutizare. Actualmente, tot mai des suntem nevoiți să petrecem timpul în ambuteiaje, atât în calitate de pasageri ai transportului comun, precum și în calitate de conducători auto particulari, precum și ca pasageri.

### Referințe:

1. Carte verde a Comisiei către Consiliu, către Parlamentul european, către Comitetul economic și social european și către Comitetul regiunilor - Adaptarea la schimbările climatice în Europa - posibilitățile de acțiune ale Uniunii Europene {SEC(2007) 849}, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0354&from=RO>
2. Cinci soluții pentru traficul din București, <https://evz.ro/cinci-solutii-pentru-traficul-din-bucuresti-468096.html>
3. Aceste 25 de orașe au cele mai grave blocaje de trafic din Europa. Publicat "The Telegraph" din 05 aprilie 2018, <https://www.telegraph.co.uk/travel/news/worlds-most-congested-cities/>

*Recomandat*  
**Angela POPOVICI**, dr., conf.univ.