IPRE
Institutul pentru Politici și Reforme Europene
ipre.md

Proiectul „Audieri publice pentru Chișinău 2.0”

Sectorul de intervenție: Transportul și Infrastructura locală

# Politică publică: Introducerea benzilor dedicate transportului public

## Pilotarea pe două trasee din municipiul Chișinău

**Autor:** Stanislav Ghilețchi

OPEN SOCIETY FOUNDATIONS

*Această publicație este realizată în cadrul Proiectului ”Audieri Publice pentru Chișinău” implementat în cadrului unui grant oferit de Fundația pentru o Societatea Deschisă (FOSI) în cooperare cu Programul Open Society Eurasia Program. Opiniile exprimate în cadrul publicației aparțin autorului.*

## Informații generale despre proiect

*Prezentul document este elaborat în cadrul proiectului „Audieri publice pentru Chișinău" care prevede identificarea a 12 propuneri de politici publice menite să îmbunătățească viața cetățenilor capitalei. Proiectul este susținut de Fundația pentru o Societate Deschisă (FOSI).*

*Primul subiect analizat din acest an în cadrul sectorului de intervenție* ***Transport și Infrastructura locală*** *a fost fuziunea dintre Regia Transport Electric Chișinău și Parcul Urban de Autobuze. Documentul a prezentat avantajele fuziunii și a cuantificat beneficiile financiare prin crearea Regiei Metropolitane de Transport Public în municipiul Chișinău.*

*Al doilea subiect va analiza posibilitatea dezvoltării benzilor dedicate transportului public în municipiul Chișinău. Documentul va prezenta impactul asupra condițiilor în trafic și beneficiile pentru transportul public ca urmare a implementării benzii separate pentru transportul public pe următoarele trasee: Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt (ambele direcții); Bulevardul Grigore Vieru (ambele direcții); str. Pușkin și str. Mitropolit Bănulescu-Bodoni.*

## Sumar executiv

**În municipiul Chișinău, transportul public face parte din traficul general al orașului**. Regimul mixt de funcționare reduce semnificativ din atractivitatea transportului public, în condițiile în care unitățile de transport sunt blocate în ambuteiaje, în special în zonele centrale. Astfel, transportul public poate fi descris ca fiind lent, inadecvat, supraaglomerat și nepregătit să satisfacă cererea din partea locuitorilor. Iar din cauza lipsei de avantaj competitiv, cu transportul public călătoresc în mare parte locuitorii care nu își permit să aibă propriul autovehicul.

În cadrul exercițiului de elaborare a propunerii de politică publică, a fost monitorizat transportul public pentru a stabili viteza medie de deplasare a troleibuzelor. **Viteza cea mai mică se înregistrează în orele de vârf (intervalul 7:00-10:00 și 16:00-19:00), iar viteza cea mai mare în zilele de weekend.** Viteza de deplasare în zilele de odihnă este cu 23% mai mare ca în orele de vârf în zilele de lucru[1].

**Politica publică va analiza o serie de alternative menite să contribuie la creșterea vitezei de deplasare și punctualității transportului public:**

1) Status quo (continuarea politicii actuale);
2) Introducerea benzilor temporare dedicate transportului public în orele de vârf;
3) Introducerea benzilor permanente dedicate transportului public.

**Recomandarea**

**Implementarea benzii permanente** este soluția cea mai radicală dar și cea care are cele mai multe avantaje pe termen lung. Elementul principal al succesului acestei opțiuni este separarea fizică a benzii dedicate transportului public și benzilor destinate traficului general.

- Va permite creșterea vitezei medii cu peste 25%.
- Va reduce timpul de deplasare cu cel puțin 3 minute pe fiecare segment unde va fi amenajată banda dedicată;
- Va permite instalarea panourilor electronice care arată în cât timp va veni următorul troleibuz sau autobuz;
- Va încuraja cetățenii să utilizeze transportul public;
- Va elibera trotuarele de autovehiculele parcate.
- Va contribui la protejarea mediului ambiant din mun. Chișinău.
- Va permite să construim un oraș pentru oameni.

| | **bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (centru-Buiucani)** | **În cazul benzii dedicate[2]** | **bd. Grigore Vieru - str. Bodoni (circ - centru)** | **În cazul benzii dedicate** |
|---|---|---|---|---|
| **Viteza medie de deplasare** | 14,0 km/h - 14.7 km/h | **17,5 km/h - 18,4 km/h** | 13,5 km/h - 13,9 km/h | **16,9 km/h - 17,4 km/h** |

[1] Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public - transportul public a fost monitorizat în zilele: 1 februarie (11:00-13:00; 16:00-19:00); 2 februarie (8:00-10:00, 17:00-19:00); 3 februarie 2018 (11:00-13:00); 13 februarie (17:00-19.00); 14 mai (16:00-19:00).
[2] Bazându-ne pe modelul în care viteza medie este cu 25% mai mare în cazul în care există banda dedicată pentru transportul public conform rezultatelor obținute în weekend.

Pentru posesorii de autovehicule această politică ar părea dezavantajoasă, dar pentru ceilalți locuitori care utilizează transportul public zilnic avantajele sunt considerabile **Trei minute câștigate de un autobuz/troleibuz care circulă pe banda dedicată = economii zilnice pentru pasageri de peste 36,000 minute sau 600 de ore (doar pe un singur segment)[3].**

## I. Identificarea problemei

**Viteza redusă de deplasare și întârzierile transportului public reduc semnificativ din atractivitatea transportului public, acesta fiind lent, inadecvat și supraaglomerat.**

**Ambuteiajele din Chișinău reprezintă o provocare atât pentru autoritățile locale, cât și pentru locuitorii capitalei.** Analizând dezvoltarea transportului public, observăm că aceasta este prea lentă și nu reușește să satisfacă cererea. Astfel, alternativa pentru a-și asigura mobilitatea este autoturismul personal. Șoferii, inclusiv și o parte a clasei politice pledează pentru extinderea infrastructurii rutiere. Dar în zona centrală există posibilități limitate de a extinde infrastructura. Dar chiar dacă ar exista, este important de menționat că lărgirea bulevardelor și construcția străzilor noi ar provoca doar o creștere și mai mare a fluxului de autoturisme, **înrăutățind și mai mult gradul de congestie a traficului în municipiul Chișinău.** Prin urmare, este important de identificat și implementat politici care ar crește numărul utilizatorilor transportului public și ar reduce numărul de autovehicule personale/private care circulă pe străzile municipiului Chișinău. Atâta timp cât transportul public va reprezenta a doua soluție preferată pentru îndeplinirea nevoii de mobilitate a locuitorilor, municipiul Chișinău va continua să se confrunte cu probleme majore la capitolul ambuteiajelor.

Cele mai eficiente intervenții[4] pentru reducerea numărului de autovehicule private în orașe sunt: taxarea adițională pentru tranzitarea unui sector (cu cea mai mare aglomerație) și oferirea unei priorități tot mai mari pentru favorizarea transportului public. În cadrul acestui exercițiu de elaborare a propunerii de politică publică se va examina opțiunea de favorizare a transportului public, având în vedere faptul că transportul public oferă cea mai bună modalitate de a transporta mai mulți oameni folosind mai puțin spațiu, contribuind nemijlocit la reducerea ambuteiajelor.

**În municipiul Chișinău, transportul public (troleibuzele, autobuzele și microbuzele) face parte din traficul general al orașului** cu câteva mici excepții, cum ar fi str. București (direcția Centru - Botanica). Regimul mixt de funcționare reduce semnificativ din atractivitatea transportului public, în condițiile în care unitățile de transport sunt blocate în ambuteiaje, în special în zonele centrale. Astfel, transportul public poate fi descris ca fiind nesigur, lent, inadecvat, supraaglomerat și nepregătit să satisfacă cererea din partea locuitorilor. Iar din cauza lipsei de avantaj competitiv, cu transportul public călătoresc în mare parte locuitorii care nu își permit să aibă propriul autovehicul. Mai mult decât atât, pe lângă disconfortul cauzat utilizatorilor, staționarea îndelungată în ambuteiaje contribuie și la creșterea costurilor de operare per pasager și reduce din veniturile municipalității.

Cu toate acestea, datele referitor la numărul de călătorii prin intermediul transportului public confirmă faptul că există un potențial ridicat pentru dezvoltarea în continuare a transportului public, dar

[3] Ipoteze: 50 de pasageri, 60 de troleibuze/autobuze per oră, banda activă 2 ore dimineața (7:00 - 9:00) și 2 ore după masă (17:00 - 19:00).

[4] Basso, Leonardo J., et al. "Congestion Pricing, Transit Subsidies and Dedicated Bus Lanes: Efficient and Practical Solutions to Congestion." Transport Policy, vol. 18, no. 5, 2011, pp. 676–684., doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.002.

creșterea numărului de călători poate fi realizată doar prin implementarea politicilor care vor îmbunătăți frecvența, viteza și fiabilitatea rutelor de transport public. Conform datelor prezentate de autoritățile locale, în anul 2017[5], numărul total de pasageri transportați cu ajutorul troleibuzelor și autobuzelor a constituit 136,6 milioane. Din cauza unui sistem deficient de taxare, nu există date exacte referitor la numărul de călătorii efectuate cu microbuzul, dar estimările sunt cuprinse între 100 de milioane și 180 de milioane de călătorii pe an[6].

**O soluție pentru îmbunătățirea situației și reducerii interacțiunii transportului public cu autovehiculele private este instituirea benzilor dedicate pentru transportul public.** O asemenea bandă ar permite transportului public să evite sau să ocolească ambuteiajele, iar viteza ridicată de deplasare ar putea contribui și la creșterea numărului de pasageri care ar utiliza transportul public.

**Succesul benzii dedicate poate fi atins doar atunci când sunt realizate câteva condiții.** În primul rând trebuie de evaluat capacitatea poliției rutiere de a impune respectarea utilizării benzii de circulație destinate pentru transportul public. În al doilea rând, este important de analizat și următoarele date cantitative: traficul zilnic; numărul de benzi disponibile pentru traficul general; numărul de unități de transport public care tranzitează zona; numărul locurilor de parcare ce va fi eliminat; numărul de autoturisme care virează la dreaptă; și impactul asupra traficului general. Întârzierile transportului public pot fi reduse o dată cu crearea benzilor dedicate transportului public, dar totodată pot înrăutăți și mai mult situația din cauza faptului că cererea de trafic deja depășește capacitatea benzilor de circulație.

**Politica publică va analiza o serie de alternative menite să contribuie la creșterea vitezei de deplasare și punctualității transportului public:**

**1) Status quo (continuarea politicii actuale);**

**2) Introducerea benzilor temporare dedicate transportului public în orele de vârf;**

**3) Introducerea benzilor permanente dedicate transportului public.**

Politica publică va demonstra faptul că pe unele sectoare implementarea benzilor dedicate transportului public este justificată datorită beneficiilor economice, sociale, de protecție a mediului și contribuie la realizarea obiectivelor de planificare strategică în domeniul transportului. Oferirea priorității transportului public va permite o utilizare mai bună a spațiului din cauza că mai mulți pasageri pot fi transportați cu ajutorul autobuzelor și troleibuzelor decât cu autovehiculele personale, iar acest lucru contribuie la o capacitate de transport mult mai mare și la decongestionarea traficului.

## II. Descrierea contextului general

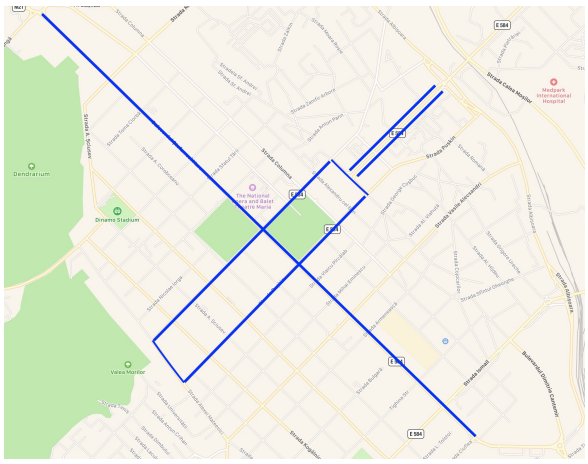
Opțiunile examinate pentru îmbunătățirea vitezei și fiabilității transportului public presupun stabilirea benzilor dedicate transportului public pe următoarele segmente: bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (ambele direcții); bd. Grigore Vieru (ambele direcții), str. Mitropolit Bănulescu Bodoni (perimetrul str. Constantin Tănase - str. Mateevici) și str. Pușkin (perimetrul str. Mateevici - str. Constantin Tănase) (figura 1).

[5] Datele statistice au fost oferite de RTEC și PUA.
[6] http://www.old.viitorul.org/public/publications/3326/ro/studiu_transport.pdf

### Condițiile de trafic pe Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt

Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt reprezintă una dintre cele mai importante artere din municipiul Chișinău. În orele de vârf (7:00 - 10:00 și 16:00 - 19:00) volumul de trafic ajunge la 2,500[7] per oră de autovehicule într-o singură direcție pe 3 benzi lățimea cărora o constituie 3 m. Cu mici excepții, bulevardul are o lățime totală de 18 m. Pe bulevard circulă 7 rute de troleibuz și 8 rute de autobuz. Fluxul transportului public constituie 60 unități per oră. Numărul total al locurilor de parcare disponibile este 643, cele mai multe fiind concentrate în perimetrul străzilor Ismail - Tighina.

**Figura 1. Harta benzilor dedicate transportului public**



*Sursa: Google Maps*

### Condițiile de trafic bd. Grigore Vieru - str. Mitropolit Bănulescu Bodoni și str. Pușkin - bd. Grigore Vieru

Acest segment asigură legătura sectoarelor și suburbiilor cu centrul capitalei. În orele de vârf volumul de trafic în regiunea circului este semnificativ și ajunge la 3,500[8] de autovehicule pe oră. Pe acest sector de drum circulă 7 rute de troleibuz și 5 rute de autobuz. Fluxul transportului public constituie 70 unități per oră (datele nu includ fluxul de microbuze). Numărul total al locurilor de parcare disponibile este 160. Traficul pe această porțiune se deplasează doar într-o singură direcție. Lățimea carosabilului pe segmentul bd. Grigore Vieru - str. Bodoni variază de la 9.5 m la 10 m (o bandă între 3 m și 3.5 m). Pe segmentul str. Pușkin - bd. Grigore Vieru, în partea superioară lățimea este de doar 8 m (o bandă 4 m), începând cu str. Șciusev lățimea se mărește cu un metru, ajungând la 9 m (o bandă 3 m).

### Statutul parcărilor

În perimetrul în care se propune implementarea benzii rezervate pentru transportul public există 780[9] de locuri de parcare. Unele dintre acestea sunt pe trotuar, iar altele pe banda din dreapta (figura 5). Unele sunt regulamentare, iar altele nu. Sunt porțiuni unde zilnic se parchează sub semnul care interzice acest lucru. Fie că șoferii nu sunt amendați de poliție, fie sancțiunile aplicate nu sunt suficiente pentru a schimba comportamentul șoferilor. Dar existența acestor parcări pe banda din dreapta confirmă faptul că există posibilitate pentru dedicarea unei benzi pentru transportul public, în

[7] Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public - transportul public a fost monitorizat în zilele: 1 februarie (11:00-13:00; 16:00-19:00); 2 februarie (8:00-10:00, 17:00-19:00); 3 februarie 2018 (11:00-13:00); 13 februarie (17:00-19.00); 14 mai (16:00-19:00).
[8] Ibid.
[9] Ibid.

condițiile în care aceasta ar fi creată prin eliberarea benzii ocupate la moment de autovehiculele parcate.

**Prevederile legale**

Regulamentul circulației rutiere[10] conține definiția termenului *vehicul de rută*, stabilește tipul de marcaj cu inscripția „BUS" și prevede mai multe indicatoare de informare cu privire la stabilirea benzii rezervate pentru vehiculele de rută: a) banda rezervată vehiculelor de rută (ce se deplasează în aceeași direcție cu fluxul de transport sau în sensul opus de circulație); b) sfârșitul benzii rezervate vehiculelor de rută; c) sfârșitul drumului cu banda rezervată vehiculelor de rută; și d) intrare pe drumul cu banda rezervată vehiculelor de rută (spre dreapta și spre stânga).

Conform regulamentului, în cazul în care banda pentru transportul public este rezervată la marginea dreaptă a carosabilului, vehiculele care efectuează manevra de virare la dreapta trebuie să preselecteze această bandă. La fel trebuie să procedeze și vehiculele care întră cu viraj la dreapta pe acest drum.

Normativul în construcții *NCM D.02.01:2014 Proiectarea drumurilor publice* nu conține careva prevederi specifice referitor la modul de implementare a benzilor dedicate pentru transportul public. Documentul definește lățimea minimă admisibilă a benzilor de circulație în dependență de categoria drumului, dar nu prevede criterii specifice pentru benzile rezervate vehiculelor de rută.

## III. Alternativele de soluționare a problemei

### Opțiunea Status quo

**Criteriile cele mai importante pentru utilizatorii transportului public sunt viteza de deplasarea și fiabilitatea**. Dar atunci când transportul public nu respectă orarul stabilit și acesta este blocat în ambuteiajele constante din municipiul Chișinău, acesta nu poate fi considerat rapid și sigur. O dată ce utilizatorul nu observă avantajele utilizării transportului public, acesta caută alte alternative pentru a-și asigura mobilitatea. De cele mai deseori, această alternativă o reprezintă utilizarea autovehiculului personal. În anul 2017 în municipiul Chișinău erau înregistrate 285,440 de autovehicule dintre care 202,103 de autoturisme private[11]. Comparând aceste date cu anul 2009 observăm o creștere de 32% a numărului total de autovehicule și 30% a numărului de autoturisme private[12]. Aceste date confirmă faptul că utilizarea transportului privat, devine opțiunea preferată a locuitorilor municipiului în defavoarea transportului public.

În cadrul exercițiului de elaborare a propunerii de politică publică, a fost monitorizat[13] transportul public pentru a stabili viteza medie de deplasare a troleibuzelor. Viteza cea mai mică se înregistrează în orele de vârf (intervalul 7:00-10:00 și 16:00-19:00), iar viteza cea mai mare în zilele de weekend. Datele pentru rutele monitorizare sunt prezentate în tabelul 1. Viteza de deplasare în zilele de odihnă este cu 23% mai mare ca în orele de vârf în zilele de lucru.

Pe lângă faptul că transportul public are o viteză mică de deplasare din cauza ambuteiajelor, studiile mai arată faptul că până la 25%[14] din toată durata călătoriei o reprezintă perioada de staționare

[10] Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere - http://lex.justice.md/md/331491/
[11] http://date.gov.md/ro/system/files/resources/2018-01/RST_tip_raion.xlsx
[12] http://www.old.viitorul.org/public/publications/3326/ro/studiu_transport.pdf
[13] Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public - transportul public a fost monitorizat în zilele: 1 februarie (11:00-13:00; 16:00-19:00); 2 februarie (8:00-10:00, 17:00-19:00); 3 februarie 2018 (11:00-13:00); 13 februarie (17:00-19.00); 14 mai (16:00-19:00).
[14] Taylor, M.A.P. (1996) Planning and Design for On-Road Public Transport in Traffic Engineering and Management. Edited by Ogden, K.W. and Taylor, S.Y. Department of Civil Engineering. Clayton, Victoria.

pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor. Astfel, pe aceeași distanță, în condiții similare de trafic, deplasarea cu transportul public ar fi cu cel puțin 1/4 mai îndelungată decât cu automobilul personal. Mai mult, dacă creșterea numărului de automobile personale se va menține și în continuare atunci viteza de deplasare a transportului public va continua să scadă. Acest fapt va contribui la scăderea numărului de pasageri și la neatractivitatea transportului public.

**Tabelul 1. Viteza medie de deplasare (pe tot traseul)[15]**

| Viteza medie de deplasare | Ruta 10 | Ruta 22 | Ruta 24 | Ruta 25 |
|---|---|---|---|---|
| Intervalul 10:00-13:00 (zi de lucru) | 15,7 km/h | N/A | 16 km/h | 16,1 km/h |
| Intervalul 16:00-19:00 (zi de lucru) | 12,9 km/h | 14,0 km/h | 14,3 km/h | 14,7 km/h |
| Intervalul 10:00-13:00 (weekend) | 16,9 km/h | N/A | 17,3 km/h | 17 km/h |

*Sursa: Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public*

Viteza de deplasare afectează și punctualitatea, care este un alt factor important pentru utilizatori. În cadrul unui exercițiu de monitorizare efectuat de organizația Primăria Mea[16] s-a constatat faptul că în aproximativ 40% din cazuri, transportul public înregistrează o abatere peste norma admisibilă de la orar. Utilizatorul transportului public, neștiind exact când va veni următorul autobuz sau troleibuz este nevoit să aștepte mai mult la stație. Cauza principală a nerespectării orarului sunt ambuteiajele și nerespectarea indicatoarelor rutiere care interzic staționarea și oprirea în stațiile de transport public de către șoferii din capitală.

Fără intervenții care ar îmbunătăți situația traficului din municipiul Chișinău, transportul public va continua să petreacă tot mai mult timp în ambuteiaje, astfel crescând costul de operare a unităților de transport. Datele financiare ale RTEC și PUA relevă o situația economică dificilă, iar fără subvențiile din partea bugetului municipal, care doar în ultimii doi ani au crescut cu 23% ajungând la MDL 250 milioane[17], acestea nu ar mai fi putut activa.

Luând în considerare toate dezavantajele specificate mai sus, atractivitatea transportului public va continua să se înrăutățească, costurile vor continua să crească mai repede decât veniturile, numărul de pasageri va scădea, iar numărul de autovehicule personale va continua să crească înrăutățind și mai mult gradul de congestie. Fără politici care ar favoriza dezvoltarea transportului public și ar oferi avantaje tangibile în comparație cu utilizarea automobilului personal, autoritățile nu vor reuși să convingă locuitorii capitalei să utilizeze transportul public. **Iar dacă vom începe să mergem toți cu mașina, în câțiva ani nu se va mai circula deloc.**

## Opțiunea 1
## Introducerea benzilor temporare dedicate transportului public în orele de vârf

**Traficul în municipiul Chișinău este în continuă ascensiune din cauza creșterii numărului populației, dar și din cauza diversificării activităților locuitorilor care necesită mai multe**

[15] Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public - transportul public a fost monitorizat în zilele: 1 februarie (11:00-13:00; 16:00-19:00); 2 februarie (8:00-10:00, 17:00-19:00); 3 februarie 2018 (11:00-13:00); 13 februarie (17:00-19.00); 14 mai (16:00-19:00).
[16] http://primariamea.md/troleibuze-inovatii-sau-regres/
[17] Raportul financiar RTEC și PUA

**călătorii.** Situația de pe drumuri demonstrează faptul că politicile autorităților nu au reușit să satisfacă această cerere. Soluția de a construi noi drumuri în oraș, în special în zona centrală, nu este fezabilă, dar chiar dacă și ar fi, atunci construcția de noi drumuri sau lărgirea celor existente doar va contribui la creșterea numărului de autovehicule. Prin urmare, este necesar de examinat alte posibilități de a satisface nevoia de mobilitate a locuitorului din municipiul Chișinău. Dezvoltarea transportului public reprezintă una dintre aceste soluții. Anume transportul public este recunoscut ca fiind cel mai eficient la transportarea unui număr mare de persoane utilizând un spațiu redus și fiind prietenos cu mediu.

**O soluție pentru îmbunătățirea situației și reducerii interacțiunii transportului public cu autovehiculele private este instituirea benzilor temporare dedicate pentru transportul public în orele de vârf.** O asemenea bandă ar permite transportului public să evite sau să ocolească ambuteiajele atunci când acestea sunt cele mai mari, iar viteza mai ridicată de deplasare ar putea contribui și la creșterea numărului de pasageri care ar începe să utilizeze transportul public.

Benzile dedicate pentru transportul public au fost implementate în mai multe oraș din Europa, Asia și America de Sud. Cele mai extinse benzi pentru transportul public sunt la Londra, unde rețeaua are peste 240 de km și la Paris unde există peste 190 de km. În alte orașe Europene acest indicator variază de la 70 la 140 de km[18]. La Paris, viteza de deplasare a transportului public este cu 25% mai mare atunci când acesta circulă pe benzile destinate transportului, iar la Londra această decizie a contribuit la creșterea numărului de călători[19].

**Alternativa examinată propune stabilirea benzilor temporare dedicate transportului public pe următoarele segmente**: bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (ambele direcții); bd. Grigore Vieru (ambele direcții), str. Mitropolit Bănulescu Bodoni (perimetrul str. Constantin Tănase - str. Mateevici) și str. Pușkin (perimetrul str. Mateevici - str. Constantin Tănase) (figura 1). Banda va fi activă luni-vineri doar în intervalul 7:00-10:00 și 16:00-19:00. În afara acestor ore, banda va putea fi utilizată de traficul general din capitală.

În intervalul orelor de vârf, pe bulevardul Ștefan cel Mare circulă peste 60 de autobuze și troleibuze pe oră, iar pe bulevardul Grigore Vieru 70 de autobuze și troleibuze pe oră (datele respective nu includ microbuzele)[20]. Volumul ridicat al unităților de transport public ce traversează aceste porțiuni reprezintă o justificare în plus pentru oferirea unei benzi de circulație transportului public. Londra, care are una dintre cele mai extinse rețele de benzi dedicate transportului public, de regulă, implementează politica respectivă pe sectoarele unde numărul de autobuze depășește 65 pe oră.

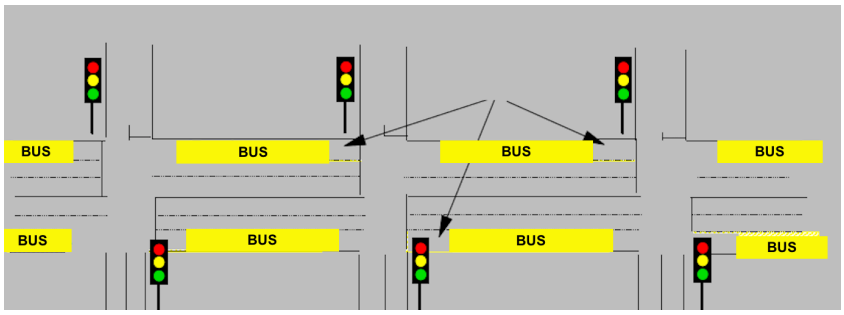
Pentru soluționarea problemei virării la dreapta soluția ar fi ca pe o porțiune de 50-100 m să fie permisă deplasarea traficului general (figura 2). Dar posibilitatea intrării pe banda dedicată va reduce din utilitatea acesteia și va îngreuna semnificativ posibilitatea de stabilire a încălcării regulilor de circulație de către șoferi.

O condiție esențială pentru succesul benzii de circulație este asigurarea faptului că banda nu va fi utilizată de șoferi pentru a evita ambuteiajele. Problema respectivă a fost observată și în alte orașe unde s-a implementat propunerea. Soluțiile de rezolvare: fie sunt amplasate camere de supraveghere, fie aceste sectoare sunt patrulate de poliția rutieră (la etapa inițială) pentru a preveni încălcările și pentru a educa șoferii. Dar și utilizarea acestor soluții nu poate preveni în întregime încălcările regulamentului circulației din partea șoferilor. Numărul mare de mașini parcate neregulamentar (pe trotuar, sub semnul de interzicere a opririi și staționării, în stațiile de așteptare a

[18] https://www.openstarts.units.it/bitstream/10077/6180/1/48D_KepaptsoglouPyrialakouMiliotiKarlaftisTsamboulas.pdf
[19] Ibid.
[20] Microbuzul la fel este transport public, dar din cauza constrângerilor nu a fost posibilă monitorizarea frecvenței și vitezei medii.

transportului public) demonstrează faptul că poliția fizic nu reușește să patruleze toate aceste porțiuni. Pentru a evita ambuteiajele, șoferii încalcă și marcajul longitudinal compus dintr-o linie dublă, astfel inexistența barierelor fizice care nu ar permite traficului general să se deplaseze pe banda dedicată va reduce semnificat din utilitatea benzii.

**Figura 2. Opțiunile pentru implementarea benzii dedicate transportului public**




Având în vedere faptul că opțiunea respectivă prevede ca banda pentru transportul public să fie activă doar în anumite ore, se recomandă marcarea cu indicatorul BUS[21] și instalarea indicatoarelor rutiere care ar informa șoferii despre orele de activitate a benzii respective. Opțiunea 1 prevede instalarea a 60 de indicatoare rutiere (un indicator MDL 750) care vor atenționa șoferii referitor la existența benzii rezervate pentru transportul public și aplicarea a 13 km de marcaj rutier (1 km de marcaj - MDL 4,000). Costul acestei opțiuni este aproximativ de MDL 97,000.

## Opțiunea 2
## Introducerea benzilor permanente dedicate transportului public

**Alternativa examinată propune stabilirea benzilor permanente dedicate transportului public pe următoarele segmente**: bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (ambele direcții); bd. Grigore Vieru (ambele direcții), str. Mitropolit Bănulescu Bodoni (perimetrul str. Constantin Tănase - str. Mateevici) și str. Pușkin (perimetrul str. Mateevici - str. Constantin Tănase) (figura 1). Banda va fi activă 24 de ore și 7 zile pe săptămână și destinată doar pentru transportul public și biciclişti.

Benzile permanente vor fi delimitate prin instalarea unor piloni sau unei borduri cu elemente reflectorizante care să separe fizic banda respectivă de traficul general. Separarea fizică ar crește semnificativ gradul de respectare a noilor reguli de circulație, în comparație cu alternativa precedentă care prevede doar un marcaj rutier special și instalarea indicatoarelor rutiere (figura 3). În municipiul Chișinău se parchează mult neregulamentar din cauza că poliția rutieră nu are o aplicare uniformă privind sancționarea, dar și fizic nu reușește să fie prezentă de fiecare dată când un șofer încalcă regulile. Acest risc există și în cazul în care banda dedicată transportului nu va fi separată fizic. Din aceste considerente, opțiunea respectivă prevede separarea fizică pentru a crește gradul de respectare a noilor reguli. Avantajul major al instalării barierelor fizice este faptul că nu mai este nevoie de un polițist la fiecare intersecție pentru a păstra banda liberă doar pentru transportul public. Pilonul sau bordura va asigura respectarea regulamentului circulației rutiere 24 de ore și 7 zile pe săptămână.

Există diferite opțiuni referitor la nivelul și gradul de acces pe această bandă rezervată. Unele orașe permit ca aceasta să fie utilizată inclusiv de biciclişti, taxi-uri și serviciile de urgență, altele exclusiv pentru transportul public de capacitate mare. La etapa inițială, pentru a spori șansele unei

[21] Hotărârea Guvernului 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, http://lex.justice.md/md/331491/

implementări cu succes, pentru municipiul Chișinău este recomandabil ca această bandă să fie utilizată doar de transportul de capacitate mare și biciclişti.

**Figura 3. Banda dedicată transportului public separată fizic de traficul general**

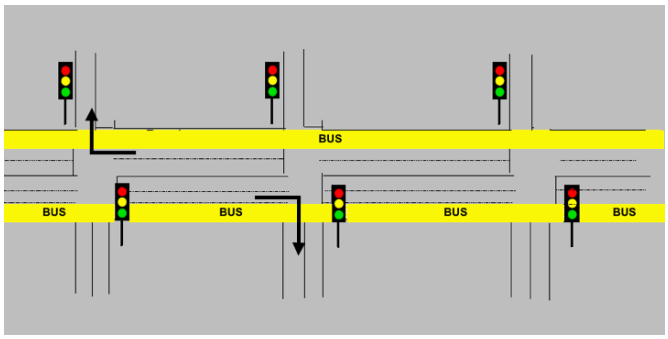
*Sursa: Strategia de Transport a Municipiului Chișinău*

*Sursa: Bandă unică RATB; Facebook/Lucia Teodor*

Cercetările și experiența altor orașe, au arătat că separatoarele fizice au valoare adăugată în cazul în care sunt instalate pe distanțe extinse, fără a fi întrerupte. O posibilitate ar fi ca virarea la dreapta să fie efectuată din a doua bandă (figura 4), dar acest lucru este interzis de Regulamentul circulației rutiere și ar crea numeroase situații de conflict și haos adițional în trafic. Prin urmare, virarea la dreapta ar trebui să fie permisă de pe banda rezervată pentru transportul public, iar pentru a asigura acest lucru, separatoarele fizice nu vor fi instalate pe o distanță de 50 m - 100 m (în dependență de volumul de trafic).

Opțiunea 2 prevede instalarea a 60 de indicatoare rutiere care vor atenționa șoferii referitor la existența benzii rezervate pentru transportul public și instalarea barierelor fizice care nu vor permite accesul traficului general pe o distanță de 13 km (cu excepția vehiculelor care virează la dreapta). Costul unui stâlp din plastic variază de la MDL 150 la MDL 250. Costul acestei opțiuni este aproximativ de MDL 2 milioane.

**Figura 4. Virarea la dreapta în cazul benzii permanente pentru transportul public**




**Avantajele benzii dedicate transportului public**

**Creșterea vitezei de deplasare a transportului public**

Stabilirea benzii dedicate pentru transportul public va crește viteza de deplasare și îmbunătăți timpul de călătorie. O creștere cu 25% a vitezei medii va micșora timpul de deplasare cu 3 minute (1 minut per km). Pe lângă reducerea costului de operare și pasagerii vor avea mai mult timp la dispoziție. Efectul singular ar părea să nu fie unul semnificativ, dar extrapolându-l la sistemul de transport, beneficiile devin vizibile. Timpul de călătorie mai scurt, în raport cu traficul general (autoturismele

personale) reprezintă un avantaj competitiv și, în teorie, ar trebui să convingă o parte din cetățeni să schimbe autoturismul privat în favoarea transportului public.

În anul 2016, primăria orașului Cluj a implementat un proiect pilot pentru banda rezervată transportului public pe o distanță de 300 m pentru a putea măsura impactul și pentru a educa șoferii, iar în 2017 a fost extins pe distanța de 1,6 km. În primele trei luni de implementare, timpul de călătorie s-a redus cu 50% pe distanța unde banda este activă și funcționează[22]. Economia de timp a fost resimțită pe întreg traseul, aceasta diminuând-se cu 20%.

**Respectarea orarului și creșterea gradului de punctualitate**

Pe lângă viteza de deplasare, un alt factor important pentru utilizatori care reflectă calitatea și performanța înaltă a serviciilor de transport este punctualitatea. Stabilirea benzii dedicate, va oferi posibilitatea transportului public de a evita ambuteiajele, care la rândul său va contribui la creșterea gradului de respectare a orarului. Punctualitatea mai bună va reduce și din timpul de așteptare a unui pasager la stație.

**Tabelul 2. Condițiile pentru implementarea benzii în alte țări**

| Localitatea | Numărul de autobuze |
|---|---|
| Ottawa, Canada[23] | >20/h |
| Statele Unitele ale Americii[24] | între 60-90/h |
| Londra, Anglia[25] | >65/h |

**Reducerea costurilor de operare a unităților de transport**

O dată ce transportul public trebuie să stea mai puțin timp în ambuteiaje, atunci vor fi cheltuite și mai puține resurse pentru operarea acestora. O creștere cu 25% a vitezei medii pe bd. Ștefan cel Mare și Sfânt va micșora timpul de deplasare cu 3 minute.

**Atractivitatea sporită a transportului public**

Luând în considerarea toate avantajele specificate mai sus, atractivitatea transportului public ar trebui să se îmbunătățească: mai mulți pasageri și mai puține autovehicule personale pe drumurile din Chișinău. Totodată, în condițiile în care chiar se reușește convingerea utilizatorilor să se transfere de la automobilele personale la transportul public, ar putea fi decongestionate unele porțiuni și redus nivelul de poluare a aerului.

**Alte efecte colaterale**

Existența unei benzi mai puțin aglomerate, ar putea reprezenta un avantaj și pentru serviciile de urgență, care în cazuri de ambuteiaje puternice vor avea posibilitatea să ocolească mai ușor traficul blocat. Un alt avantaj al dezvoltării unei rețele de benzi pentru transportul public este că aceasta ar

[22] https://actualdecluj.ro/cat-de-eficiente-sunt-benzile-dedicate/
[23] "A Summary of Design, Policies and Operational Characteristics for Shared Bicycle/Bus Lanes." National Center for Transit Research, www.nctr.usf.edu/2012/07/a-summary-of-design-policies-and-operational-characteristics-for-shared-bicyclebus-lanes/.
[24] Ferreira. "ASSESSING TRAVEL TIME IMPACTS OF MEASURES TO ENHANCE BUS OPERATIONS: PART 1: PAST EVIDENCE REVIEWED." Home - Transport Research International Documentation - TRID, 30 Nov. 1999, trid.trb.org/view/658206.
[25] Ibid.

putea fi folosită inclusiv și de biciclişti. Lățimea benzii de 3m-3.5m nu reprezintă condiția ideală, dar ar fi o îmbunătățire față de status quo. Totodată, în cazul instituirii benzii dedicate pentru transportul public, ar fi create premisele necesare pentru eliberarea unor porțiuni de trotuar și benzi destinate pentru circulație de mașinile parcate neregulamentar care, de cele mai dese ori și creează impedimente majore pentru transportul public.

**Tabelul 3. Viteza medie de deplasare (status quo vs. banda dedicată)**[26]

| | **bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (centru-Buiucani)** | **În cazul benzii dedicate**[27] | **bd. Grigore Vieru - str. Bodoni (circ - centru)** | **În cazul benzii dedicate** |
|---|---|---|---|---|
| **Viteza medie de deplasare** | 14,0 km/h - 14.7 km/h | **17,5 km/h - 18,4 km/h** | 13,5 km/h - 13,9 km/h | **16,9 km/h - 17,4 km/h** |

*Sursa: Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public*

## IV. Provocările la amenajarea benzii dedicate transportului public

**Banda dedicată transportului public nu poate fi implementată pe toate porțiunile de drum.** Mai mult decât atât, implementarea acesteia nu este întotdeauna fezabilă din cauza spațiului limitat sau din cauza efectelor negative disproporționate pe care le poate avea asupra celorlalți participanți în trafic. În anul 2017[28], primăria municipiului București a sistat implementarea proiectului doar după câteva ore după ce acesta a creat haos și ambuteiaje kilometrice. După acest eșec, autoritățile locale nu au mai revenit asupra acestui proiect.

**Implementarea benzii unice pentru transportul public va reduce numărul locurilor de parcare pe segmentele de drum unde vor fi implementate aceste benzi.** Acest lucru va fi cauzat ca urmare a interzicerii parcării pe partea dreapta pentru a reduce contactul dintre unitățile de transport public și autovehiculele personale. Reducerea semnificativă a locurilor de parcare în zona centrală, în condițiile în care numărul acestora este unul redus, reprezintă un dezavantaj. Locuitorii municipiului Chișinău, în special șoferii insistă asupra faptului că trebuie create mai multe locuri de parcare, iar autoritățile locale dintotdeauna au promis că vor încerca să promoveze politici care ar duce la amenajarea acestor parcări.

**Instalarea stâlpilor de separare (barieră fizică) va limita flexibilitatea carosabilului.** În cazul în care un troleibuz sau autobuz se va defecta pe această bandă, atunci unitățile de transport care deja au întrat pe acest segment de drum vor fi blocate. Barierele fizice nu vor permite ocolirea unei unități de transport defecte. Totodată, sunt cazuri când pe banda din dreapta staționează temporar autovehiculele care deservesc magazinele sau restaurantele din apropiere. Pentru rezolvarea acestei probleme ar fi necesară proiectarea unor buzunare suplimentare care ar permite tractarea vehiculelor defecte sau celor care deservesc anumite unități. Dar acest lucru ar necesita redimensionarea străzilor. Având în vedere faptul că bd. Ștefan cel Mare și Sfânt a fost recent renovat, posibilitatea de realizare a acestor buzunare este limitată.

[26] Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public - transportul public a fost monitorizat în zilele: 1 februarie (11:00-13:00; 16:00-19:00); 2 februarie (8:00-10:00, 17:00-19:00); 3 februarie 2018 (11:00-13:00); 13 februarie (17:00-19.00); 14 mai (16:00-19:00).

[27] Bazându-ne pe modelul în care viteza medie este cu 25% mai mare în cazul în care există banda dedicată pentru transportul public conform rezultatelor obținute în weekend.

[28] https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-21722827-primaria-capitalei-implementa-luna-iunie-benzi-unice-pentru-ratb-soseaua-bucuresti-ploiesti-piata-presei-libere-dul-kiseleff-calea-dorobantilor-dar-colentina-linia-tramvaiului-21.htm

**La etapa inițială, ambuteiajele s-ar putea înrăutăți din cauza faptului că va fi redusă capacitatea drumului prin interzicerea circulației pe o bandă.** Introducerea benzii unice din orașul București confirmă acest fapt. După doar o zi, autoritățile locale au stopat implementarea proiectului. Totodată, în cadrul unor simulări, s-a constatat că viteza medie de deplasarea a traficului general ar putea descrește cu 2 km/h[29]. Acest element va contribui la o rezistență majoră din partea șoferilor care vor pune presiune pe autoritățile locale să nu permită extinderea și dezvoltarea benzilor dedicate exclusiv transportului public. Avantajul opțiunii respective constă în faptul că de cele mai multe ori, banda din dreapta este blocată de mașinile parcate neregulamentar (figura 5). Astfel, traficul general oricum nu utilizează această bandă la capacitate maximă. În aceste condiții, eliberarea acestei benzi de autovehiculele parcate neregulamentar și utilizarea ei exclusiv de transportul public va avea un impact negativ redus.

**Figura 5. Mașini parcare neregulamentar pe banda din dreapta (bd. Ștefan cel Mare și Sfânt).**

*Sursa: Pozele autorului*

Pe lângă virarea la dreapta, o problemă majoră o reprezintă și virarea la stânga (bd. Ștefan cel Mare și str. Alecsandri sau bd. Ștefan cel Mare și str. Pușkin). Introducerea benzii dedicate pentru transportul public ar concentra tot traficul care merge în continuare pe Ștefan cel Mare doar pe o singură bandă. Existența spațiului pe banda din dreapta va reprezenta o tentație majoră pentru șoferi de a o utiliza, diminuând la zero utilitatea și eficiența benzii dedicate, în cazul în care nu va exista separare fizică între banda pentru traficul general și banda pentru transportul public.

## V. Sumarul alternativelor

Informația din tabelul 4 confirmă faptul că nu există opțiuni care ar soluționa problemă fără să existe consecințe sau impact negativ. Orice tentativă de a dezvolta transportul public întotdeauna va crea rezistență din partea șoferilor și va reduce din dorința autorităților locale de a propune schimbări drastice în domeniu. Totuși, opțiunea status quo are cele mai puține avantaje. Fără intervenții și politici de favorizare a transportului public, situația va continua să se înrăutățească. Nici pasagerii și

[29] Basso, Leonardo J., et al. "Congestion Pricing, Transit Subsidies and Dedicated Bus Lanes: Efficient and Practical Solutions to Congestion." Transport Policy, vol. 18, no. 5, 2011, pp. 676–684., doi:10.1016/j.tranpol.2011.01.002.

nici șoferii nu vor fi mulțumiți de situația creată. Din aceste considerente nu se recomandă păstrarea opțiunii status quo.

**Tabelul 4. Sumarul alternativelor**

| | Costul de implementare | Viteza transportului public | Traficul general | Suport din partea pasagerilor | Suport din partea șoferilor | Ușurința de implementare | Acceptabilitatea politică |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Status quo | | <13.5 km/h | 2,500 vehicule/h 3 benzi | Transport lent Trotuare blocate | La moment persistă un grad de nemulțumire | | |
| 1. Banda temporară | MDL 97,000 | 14.5 km/h | 2,500 vehicule/h 2 benzi | Transport rapid Trotuare eliberate | Reducerea vitezei medii cu 2km/h - 780 de locuri de parcare (în orele de vârf) | Risc ridicat de nerespectare a marcajului | |
| 2. Banda permanentă | MDL 2,000,000 | >17.0 km/h | 2,500 vehicule/h 2 benzi | Transport rapid Trotuare eliberate | Reducerea vitezei medii cu 2km/h - 780 de locuri de parcare | | |

**Banda temporară**

Banda temporară reprezintă o soluție care cel puțin teoretic ar avea mai multe avantaje față de benzile permanente.

- Activă doar în orele de vârf, fiind disponibilă pentru traficul general în celelalte ore;
- Ar permite păstrarea a 780 de locuri de parcare în intervalul în care banda dedicată nu funcționează;
- Ar permite păstrarea săgeții pentru virarea la dreapta;

Dar toate aceste avantaje sunt condiționate de faptul dacă este posibilă asigurarea unui nivel înalt de conformare și respectare a regulilor de circulație. Având în vedere numeroasele cazuri în care șoferii din capitală nu respectă marcajul rutier sau indicatoarele rutiere, putem conchide că și în cazul benzii temporare există un risc major ca această bandă să fie abuzată. Totodată, faptul că banda va fi activă doar în anumite zile și ore, va crea o anumită confuzie, iar complexitatea regulilor la fel ar putea contribui la reducerea utilității benzii.

**Banda permanentă**

Această soluție este cea mai radicală dar și cea care are cele mai multe avantaje pe termen lung. Elementul principal al succesului acestei opțiuni este separarea fizică a benzii dedicate transportului public și benzilor destinate traficului general. Acest element va crește semnificativ nivelul de conformare din partea șoferilor. Astfel probabilitatea realizării avantajelor este mai ridicată în comparație cu opțiunea 1.

- Va permite creșterea vitezei medii cu peste 25%.

- Va reduce timpul de deplasare cu cel puțin 3 minute pe fiecare segment unde va fi amenajată banda dedicată;
- Va permite instalarea panourilor electronice care arată în cât timp va veni următorul troleibuz sau autobuz;
- Va încuraja cetățenii să utilizeze transportul public;
- Va elibera trotuarele de autovehiculele parcate.
- Va contribui la protejarea mediului ambiant din mun. Chișinău.
- Va permite să construim un oraș pentru oameni.

Rezistența autorităților și șoferilor va fi extrem de ridicată. Șoferii doresc să fie implementate măsuri de fluidizare a traficului, dar nu măsuri care ar produce un trafic și mai anevoios. Dar valoarea acestei politici ar trebui analizată prin prisma efectului social produs asupra tuturor participanților și nu doar a unui grup sau a unui șofer individual. Unica soluție de rezolvare a ambuteiajelor din municipiul Chișinău este reducerea numărului de autovehicule care tranzitează o anumită zonă. Construcția de parcări gratuite, construcția de noi străzi, lărgirea și reabilitarea bulevardelor doar va atrage un flux adițional de mașini, care vor contribui și mai mult la înrăutățirea gradului de congestie.

**Trei minute câștigate de un autobuz sau troleibuz care circulă pe banda dedicată, pare să nu fie mult. Dar dacă se ia în calcul faptul că pe acel traseu circulă 60 de unități de transport public pe oră, cu care sunt transportați câte 50 de pasageri, atunci pasagerii ar economisi peste 36,000 minute sau 600 de ore (doar pe un singur segment) zilnic.** Acest rezultat depășește cu mult inconvenientele cauzate automobilelor personale cu care de cele mai deseori circulă 1 sau 2 persoane.

Unul din scopurile politicilor de favorizare a transportului public este crearea de piedici adiționale pentru posesorii de autovehicule pentru reducerea numărului de călătorii pe unele coridoare. Dacă inițial fluxul de autovehicule, care la moment este de aproximativ de 2,500 vehicule/h (într-o direcție la o oră de vârf) va trebui să utilizeze doar 2 benzi în loc de 3, după o anumită perioadă, o parte din autovehicule vor renunța să mai tranziteze această zona din cauza acestor schimbări.

Reducerea numărului de parcări de pe trotuar și de pe banda dreapta (aproximativ 780 de locuri de parcare) la fel ar trebui să descurajeze traficul din zonă. Cu cât posibilitatea de a găsi un loc de parcare este mai mică, cu atât mai mare este ezitarea de a lua mașina personală într-o anumită regiune.

## VI. Recomandarea

**Opțiunea care oferă cele mai multe avantaje și un grad de prioritate mai înalt pentru transportul public este stabilirea benzilor permanente dedicate transportului public pe următoarele segmente:** bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (ambele direcții); bd. Grigore Vieru (ambele direcții), str. Mitropolit Bănulescu Bodoni (perimetrul str. Constantin Tănase - str. Mateevici) și str. Pușkin (perimetrul str. Mateevici - str. Constantin Tănase) (figura 1). Banda va fi activă 24 de ore și 7 zile pe săptămână și destinată doar pentru transportul public și biciclişti.

Politicile care vor oferi prioritate la deplasarea transportului public, cuplate și cu alte inițiative de creștere a gradului de confort, fiabilității și frecvenței au cea mai bună șansă de a îmbunătăți și rezolva problema ambuteiajelor din capitală. La etapa inițială, implementarea benzilor exclusive pentru transportul public vor îngreuna traficul general pe aceste porțiuni. Totodată, ținând cont de necesitatea de a proteja mediul, de a reduce nivelul emisiilor și de obiectivul general al strategiei de transport care trebuie să asigure un nivel înalt de mobilitate urbană, beneficiile unei astfel de politici sunt mai mari decât eventualele costuri.

Analiza vitezei medii a transportului public pe parcursul săptămânii și în weekend demonstrează faptul că prin implementarea benzii unice pentru transportul public sunt create premise de creștere a

vitezei medii cu până la 25% (tabelul 5). Rezultate similare au fost înregistrate și în alte orașe unde a fost implementată acțiunea respectivă.

Totodată, această soluție trebuie privită ca un prim pas pentru favorizarea transportului public. Pentru a obține rezultate și mai bune, trebuie dezvoltate și alte politici complementare: introducerea biletului electronic; dezvoltarea conceptului de park & ride; introducerea parcărilor cu plată în municipiul Chișinău; implementare semaforizării inteligente și îmbunătățirea semnificativă a nivelului de confort oferit de transportul public (ex. aer condiționat în interiorul troleibuzelor și autobuzelor).

**Tabelul 5. Viteza medie de deplasare (status quo vs. banda dedicată)**

| | **bd. Ștefan cel Mare și Sfânt (centru-buiucani)** | **În cazul benzii dedicate[30]** | **bd. Grigore Vieru - str. Bodoni (circ - centru)** | **În cazul benzii dedicate** |
|---|---|---|---|---|
| **Viteza medie de deplasare** | 14,0 km/h<br>-<br>14.7 km/h | **17,5 km/h<br>-<br>18,4 km/h** | 13,5 km/h<br>-<br>13,9 km/h | **16,9 km/h<br>-<br>17,4 km/h** |

*Sursa: Calculele autorului în baza monitorizării deplasării transportului public*

Un pas esențial pentru obținerea succesului la implementarea acestei politici este elaborarea unei strategii comprehensive de comunicare. Aceasta trebuie să prezinte avantajele cheie ale acestei inițiative și beneficiile pentru comunitate.

- Traficul din Chișinău continuă să crească și pentru a rezolva problema trebuie implementate politici care ar îmbunătăți situația;
- Transportul public este mult mai eficient pentru transportarea unui număr mare de pasageri raportat la spațiul utilizat;
- Acordarea priorității transportului public va crește fiabilitatea serviciului și atractivitatea acestuia;
- Dezvoltarea transportului public va permite asigurarea mobilității și protecției mediului înconjurător;
- Chiar dacă unele grupuri (șoferii) ar părea să fie perdanți, acordarea priorității transportului public oferă beneficii nete incluzând toți locuitorii municipiului Chișinău.

Implementarea benzilor rezervate pentru transportul public va crea probleme și inconveniențe la început, așa cum s-a întâmplat în majoritatea orașelor. Pentru posesorii de autovehicule această politică ar părea dezavantajoasă, dar pentru ceilalți locuitori care utilizează transportul public zilnic, avantajele sunt considerabile. Dar pentru obținerea acestor avantaje este nevoie de o perioadă de adaptare și de o bună campanie de informare. Iar în momentul în care pasagerul va vedea că transportul respectă graficul și ajunge la timp la destinație, atunci va începe să crească suportul pentru astfel de politici.

[30] Bazându-ne pe modelul în care viteza medie este cu 25% mai mare în cazul în care există banda dedicată pentru transportul public conform rezultatelor obținute în weekend.