

# PERCEPEREA TAXEI PENTRU DRUMURI ÎN VEDEREA REDUCERII AMBUTEIAJELOR

Vasile PLĂMĂDEALĂ, doctorand  
Dumitru ACULOV, student  
Vladimir POROSEATCOVSCHII, d. ș. t.  
Universitatea Tehnică a Moldovei

**Abstract:** Orașele lumii în prezent sunt supraîncărcate de trafic. De la Paris pînă la Jakarta, locuitorii orașului și pasagerii se confruntă cu ambuteiajele pe drumuri, ce devin tot mai insuportabile. Această lucrare reflectă argumentele aduse în favoarea taxei pentru folosirea drumului și stadiile de formare a drumurilor cu plată în vederea reducerii ambuteiajelor.

**Cuvinte cheie:** Ambuteiaj, magistralele orașelor, strategie, taxă de folosire a drumului, utilizarea drumului cu plată.

Tema ambuteiajelor este „bătrînă” ca și orașele, chiar și imperatoriile Romei au determinat, că ambuteiajele sunt o problemă importantă. În anul 45 î. e. n. Iulii Țezari a anunțat legea, ce limita intrarea de la 6<sup>00</sup> dimineața pînă la 16<sup>00</sup> ziua în centrul Romei cu excepția transportului cu permisiune specială. După actele de terorism din 9 septembrie 2001 în New-York autoritățile municipale au aplicat măsuri identice pentru eliberarea străzilor pentru operațiile de eliberare și salvare a victimelor. Din această cauză, transportului personal cu un singur conducător i s-a interzis intrarea în partea sudică a Manhattanului. Problema ambuteiajelor a fost soluționată momentan. Jumătate din fluxul de transport a dispărut, iar cealaltă jumătate rămasă s-a putut deplasa cu viteza medie în limitele de viteză.

Ambuteiajele create pe drumuri devin tot mai insuportabile. Puține probleme în întreaga lume trezesc așa o reacție similară de dezamăgire și neputință la cetățeni și politicieni, cum sunt străduințele inutile de luptă cu ambuteiajele pe drumuri. Fără reforme radicale, această situație numai se va înrăutăți. Ritmurile de creștere a vînzărilor de automobile conform prognozelor considerabil vor depăși creșterea drumurilor noi date în exploatare, aproape în fiecare țară din lume, în următoarele decenii, provocînd tot mai multe ambuteiaje pe drumuri.

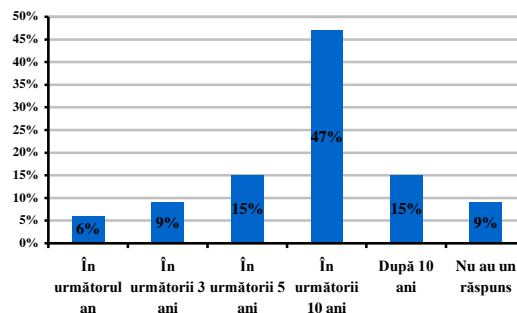
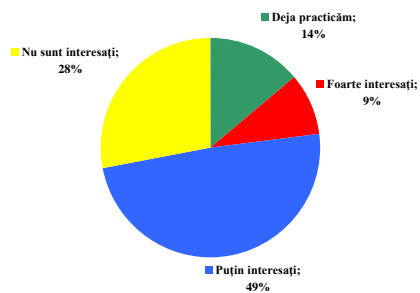
Ambuteiajele sunt o povară mare pentru economie. Cheltuielile provocate de ele includ: timpul neprevăzut al călătoriei, daunele ecologice, pagubele materiale, rețineri și pierderi de producție.

Ce se poate de întreprins? Multe strategii au fost încercate: construcția drumurilor noi, modificarea structurii de utilizare a terenului, stimularea oamenilor spre folosirea mai largă a transportului public etc. Nici una dintre aceste strategii nu a împiedicat traficului să se înrăutățească în sectoarele înguste ale drumului. Numai o strategie a demonstrat o capacitate serioasă de a atinge efectul durabil: **utilizarea drumurilor cu plată**. Spre deosebire de taxele tradiționale pentru drumuri, care au loc pe parcursul multor ani, servind sursa principală de creștere a veniturilor, unul dintre scopurile principale a schemelor propuse astăzi este lichidarea ambuteiajelor pe drumuri.

## **Argumente aduse în favoarea taxei pentru folosirea drumului.**

Eforturile depuse în întreaga lume arată, că „stăpînirea” ambuteiajelor are loc din contul taxei pentru deplasare pe sectorul reclamat al spațiului rutier. Sarcina constă în stabilirea taxelor raționale la cerere și ofertă pentru milioanele de vehicule, care utilizează pentru deplasare acest sector. Acest principiu economic deja demult se aplică în oferta alimentelor consumate, locuințelor de trai, hainelor purtate, precum și în majoritatea produselor și serviciilor utilizate în viața noastră cotidiană. O piedică în domeniul de aplicare a taxei pentru utilizarea drumurilor este dificultatea stabilirii costului de utilizare a spațiului rutier.

Ultimele realizări tehnologice, cu toate acestea, au făcut nu numai acceptabilă, dar și posibilă aplicarea taxei de folosire a drumului. Aplicarea măsurilor costisitoare pentru lichidarea traficului nu mai sunt necesare, deoarece utilizarea drumurilor trebuie să fie determinată și



**Fig. 1**  
Sondajul efectuat de către Compania Deloit privind introducerea taxei pentru supraîncărcarea drumului

reglementată, ce ar permite traficului să decurgă liber. Cel mai cunoscut dintre ultimele exemple este colectarea taxelor pentru intrarea transportului auto în centrul Londrei. Sondajul Companiei Deloit (fig. 1) privind introducerea taxei pentru supraîncărcarea drumului a cuprins 15 țări. Scopul cercetării a fost Marea Britanie și orașele Europei, mai mari de 400 mii locuitori, în care încă nu a fost introdusă schema taxelor pe drumuri. În general au fost chestionate 73 de municipalități și au fost primite 47 de răspunsuri, ce constituie mai mult de 30 milioane de cetățeni. În rezultatul sondajului majoritatea celor chestionați au dat un răspuns negativ introducerii taxei pentru supraîncărcarea drumului (28% - nu au fost interesați și 49% - puțin interesați). În privința implementării unui așa program, circa jumătate (47%) au fost de acord să-l pună în aplicație în următorii 10 ani, iar alții 15% - peste 10 ani, ceea ce atestă, că cetățenii încă nu sunt de acord și pregătiți, ca în viitorul apropiat să fie introduse taxe pentru supraîncărcarea drumului.

#### Stadiile de formare a drumurilor cu plată.

Procesul de stabilire a plății pentru utilizarea drumurilor poate fi clasificat în câteva etape separate, urmînd diferite principii:

**Abordarea de coridor.** Metoda taxei „de coridor” a fost primul tip al drumurilor cu plată, ce a fost realizată. Această taxă se aplică pentru utilizarea drumului sau sectorului de drum concret și se folosește tradițional pentru drumurile, podurile, viaductele și tunelurile, unde accesul poate fi controlat.

Primul pas către această metodă de utilizare a drumurilor cu plată a făcut SUA în anul 1906, cînd U. K. Vanderbilt i-a convins pe prietenii săi bogați să finanțeze prima autostradă în lume Long-Ailend Motor Parkwai. Deschiderea autostrăzii a avut loc în anul 1911, avînd lungimea de 77 km în centrul Long-Ailend, New-York, și a devenit primul drum cu plată, destinat numai automobilelor.

Pînă în anul 1980 încasarea taxelor necesita de la automobilisti opriri, încasările efectuîndu-se la punctele de colectare sau pentru întreaga călătorie odată. Însă metoda încasării taxelor s-a modificat radical, odată cu elaborarea sistemelor electronice de colectare a încasărilor, ce a permis și ridicarea vitezei de deplasare pe aceste drumuri.

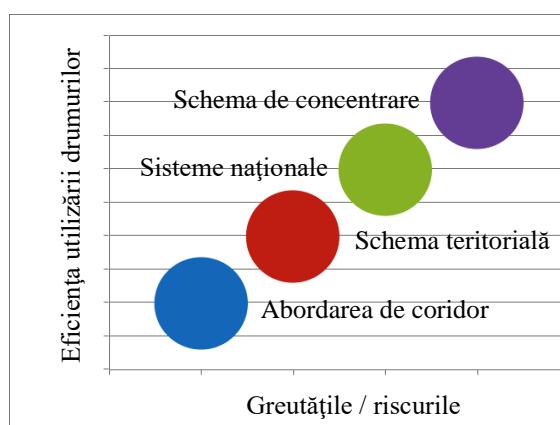
**Schema teritorială.** Abordarea de „coridor” se poate aplica numai acelor drumuri, care nu sunt parte a unei rețele rutiere locale integrate. În acest caz, devine imposibilă încasarea taxelor pentru accesul exclusiv la un drum concret, de aceea schema teritorială devine o alternativă vitală. Schema teritorială, de obicei se aplică pentru colectarea taxelor în scopul evitării ambuteiajelor pe magistralele orașelor, și presupune încasarea taxei de la utilizatorii drumurilor, care intră în acea parte a orașului, unde sistemul de drumuri este strîns integrat. Aici Singapore este pioner. Schema din Singapore, introdusă în anul 1975 pe 6 km<sup>2</sup>, a redus traficul total în perioada de vîrf cu 45%, iar numărul de automobile cu 70%. Viteza de circulație în zona cu plată a crescut de la 18 km/h pînă la 35 km/h.

Schema teritorială din Londra este cea mai mare și complexă din lume, avînd un teritoriu de 21 km<sup>2</sup> și deservind zilnic circa 200 mii de automobile. Rezultatul acestei scheme este evident: viteza de deplasare a crescut cu 37%, s-au redus ambuteiajele în orele taxate cu 40%, numărul de automobile s-a redus cu 15%, timpul de trecere dintr-un capăt la celălalt în centrul

Londrei s-a redus cu 13%, autobuzele se deplasează după un orar mai precis cu o durată de timp mai mică, asigurând pasagerilor o calitate mai înaltă a transportului public ca o alternativă.

**Sisteme naționale și transnaționale.** Etapa sistemelor naționale și transnaționale, presupune extinderea etapei precedente a schemei teritoriale, cu un pas înainte prin elaborarea sistemelor electronice de încasare a taxelor pe întreaga țară. În această schemă, încasarea taxelor se răsfrânge pe o regiune mai mare a rețelei de drumuri pentru automobile, dar nu pe sectoare aparte. În prezent, aproape toate schemele de utilizare a drumurilor cu plată, care au atins acest stadiu, taxează autocamioanele de tonaj mare, această taxă variind de la încasările pentru utilizarea automagistralelor pînă la utilizarea de către toți a drumurilor. Sistemul național sau transnațional necesită implicarea guvernului în rezolvarea problemelor, legate de compatibilitatea lucrului sistemelor indicate. Austria, Franța, Germania, Elveția și Marea Britanie – toate au sau planifică să aibă drumuri cu plată naționale generale pentru autocamioane.

**Schema de concentrare.** Acest stadiu al etapei întîrziate, unde utilizatorii de drumuri fac o alegere conștientă în fiecare loc al călătoriei sale, în dependență de utilizarea tipului de transport concret. Aici încasările de la utilizatorii de drum trebuie să asigure stimulul pentru utilizatori, făcînd alegerea lor a transportului cît mai efectivă. Utilizarea tehnologiilor de transport avansate joacă un rol important în constituirea acestui stadiu. Gradul de eficiență a stadiilor de formare a drumurilor cu plată se prezintă în *fig. 1*.



**Fig. 1**  
Gradul de eficiență a stadiilor de formare a drumurilor cu plată

### **Strategiile succesului implementării taxei pentru folosirea drumului.**

Experiența din întreaga lume propune zece strategii, de trecere reușită la utilizarea drumurilor cu plată. Neglijarea oricărei părți a strategiei poate submina toate eforturile.

**Strategia №1. Pregătiți-vă de luptă: angajați sau colaborați cu profesioniști influenți.** Un sponsor calificat cu legături politice și sociale poate crea sentimentul iminenței și să joace rolul principal pentru aprobarea proiectului. Proiectele de succes au nevoie de lideri publici, persoana sau persoanele, care pot lua direcția către succes și argumentat și insistent să susțină proiectul.

**Strategia №2. Obține acces: informează investitorii și societatea, atrage-i de partea ta.** Cu toți păgubașii de la introducerea schemei taxelor rutiere trebuie de comportat cu compătimire, inclusiv cu cetățenii, organele publice locale, consumatorii și întreprinderile locale. Determină oponenții potențiali și elaborează strategii, care să asigure susținere din partea opoziției, sau, măcar să slăbească opoziția.

**Strategia №3. Lucrul colectiv: colaborarea inofensivă cu autoritățile străine.** Important în această legătură să te determini și să conlucrezi cu acele organe ale puterii, care controlează transportul în oraș sau regiune. Transparența și lucrul colectiv au o importanță mare, este necesar de explicat și raportat beneficiul, care îl asigură acest lucru.

**Strategia №4. Luați în considerare toate sugestiile: elaborați aceasta ca o parte a strategiei combinate de transport.** De creat posibilitatea utilizării transportului adecvat complementar și alternativ. Dacă pasagerii nu pot continua viața de zi cu zi cu ajutorul transportului public sau altui alternativ, ei se vor reîntoarce la automobilele personale.

**Strategia № 5. Nu considerați „doar o altă taxă”, dar dimpotrivă: faceți utilizarea fondurilor accesibile pentru public.** Atenț alegeți tipurile de venituri. O importanță decisivă pentru succesul oricărei scheme de colectare a fondurilor, constă în asigurarea utilizării fondurilor acceptabile sau atractive pentru oameni, și schema dată nu va fi percepută ca „doar o altă taxă”.

**Strategia № 6. O dimensiune nu se potrivește tuturor: de ales corect scara și ritmul.** O abordare atentă și uneori prudentă trebuie de început cu puținul, iar mai apoi de dat posibilitatea schemei de a „crește” în dependență de împrejurări. Așa un „proiect pilot” poate ajuta de minimizat opoziția, banii și capitalul politic. Angajamentele trebuie îndeplinite în mod explicit în termen, în caz contrar, sistemul distruge, dacă nu funcționează, dar numai se reclamă.

**Strategia № 7. Nu fi orbit de știință: utilizează tehnologiile verificate.** Deseori, când oamenii întâlnesc greutăți, ei consideră, că abundența de soluții pe epoleții uniforme va furniza soluții la toate întrebările. Cheia schemei Londoneze constă în aceea, că au fost utilizate tehnologiile verificate, precum și aceea, că schema a fost integrată în termen și în limitele bugetului.

**Strategia № 8. Nu neglijați lucrurile plictisitoare: concentrați-vă asupra controlului relațiilor cu clienții.** Aceasta ar trebui să fie destul de simplu pentru cei, care efectuează achitarea prin intermediul canalelor corespunzătoare și economic efective. Controlul executării trebuie să fie efectiv și de asumat măsurile corespunzătoare pentru reducerea numărului rău platnicilor.

**Strategia № 9. Pentru a asigura un debut de succes: trebuie de planificat cheltuieli neprevăzute.** Înainte de începerea proiectului, pregătirea pentru situații neprevăzute și toate coșmarurile trebuie să fie prevăzute.

**Strategia №10. Nu vă blocați: păstrați flexibilitatea.** Nu există scheme a drumurilor cu plată, care arată în varianta finală anume așa, cum arăta la început. Flexibilitatea și adaptarea la condițiile variabile sunt extrem de necesare.

În prezent devine posibilă aplicarea mecanismelor de piață pentru soluționarea problemelor ambuteiajelor pe drum, și, pentru ca mai bine să corespundă cerinței în creștere de utilizare a drumurilor, propunerea finală de utilizare a drumurilor trebuie să fie prezentată cu ajutorul programelor, care sunt comode în aplicare, destul de transparente, și au demonstrat ușurința în soluționarea problemelor complexe a ambuteiajelor în orașe.

### **Concluzie:**

Deoarece, nici una dintre strategiile încercate nu a putut împiedica crearea ambuteiajelor pe drumuri, strategia, care a demonstrat o capacitate serioasă de atingere a efectului scontat, rămîne a fi – utilizarea drumurilor cu plată, care nu ar trebui să fie percepută de automobiliști ca o nouă taxă suplimentară rutieră.

### **Bibliografie**

1. <http://socioline.ru/book/borba-s-probkami-na-dorogah-kak-ispolzovanie-platnyh-dorog-mozhet-snizit-uroven-transportnoj-zagrujennosti>.