

ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

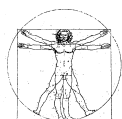
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

PUG MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Versiunea 2

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

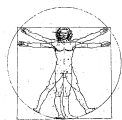
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Denumire proiect:	PUG MUNICIPIUL CHIȘINĂU	
Etapă 1.2	Studii de fundamentare, sinteza acestora și Raport de sinteza privind procesul de informare și consultare publica	
Beneficiar	Primăria Municipiului Chișinău	
Proiectant general	S.C. ARHICON S.R.L.	
Șef. Proiect complex urbanism	dr.,urb.-dipl., Mihai MOȚCANU-DUMITRESCU	
STUDIU DE FUNDAMENTARE	Studiu privind organizarea circulației și transporturilor	
Proiectant de specialitate	NEO PLAN S.R.L. – SIBIU	
Șef proiect	urb. Liliana PANZAR (LUKACS-CIOPATA)	
Întocmit	Ing. dipl. Maria Cuzic	
Data	Septembrie 2025	

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

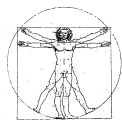
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Cuprins

1. INTRODUCERE	6
1.1. Scopul și rolul documentației	6
1.2. Tema de proiectare	10
1.3. Prevederile legislative și normative utilizate pentru realizarea studiului de circulație	11
1.3.1. Prevederi legislative și normative valabile în republica Moldova	11
1.3.2. Prevederi legislative și normative folosite ca referințe, valabile în România și Uniunea Europeană	12
1.4. Surse folosite în susținerea prezentului studiu	25
1.5. Terminologia	27
1.6. Metodologie de realizare	41
1.7. Delimitarea zonei considerate pentru studiu	45
1.8. Corelarea cu prevederile principalelor documente de rang superior	47
2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE	50
2.1. Contextul socio-economic și identificarea principalelor zone generatoare de trafic	50
2.1.1. Contextul socio-economic	50
2.1.2. Distribuția spațială a zonelor cu densitate ridicată a locuirii	57
2.1.3. Distribuția spațială a generatorilor de trafic (centre de interes)	60
2.1.4. Zone în proces de extindere/evoluție a țesutului urban	67
2.2. Caracterizarea sistemului de circulații	69
2.2.1. Relații de circulație ale Orașului Chișinău în contextul spațial	69
2.2.2. Configurația spațială a sistemului de străzi	71
2.2.3. Ierarhie și rol în cadrul sistemului de circulații	74
2.2.4. Nivelul de serviciu al străzilor - valori de trafic și zone afectate	77
2.3. Transportul public de călători	80
2.4. Transportul pe calea ferată	85
2.5. Transportul aerian	88
2.6. Transport de marfă	89
2.7. Mijloace alternative de transport	92

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



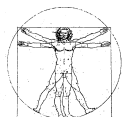
UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București	UAUIM-CCPEC București	IMP Chișinău Proiect	UTM Chișinău
---------------------------	-----------------------	----------------------	--------------

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.7.1. Deplasări pietonale și persoane cu mobilitate redusă	93
2.7.2. Deplasări cu bicicleta	94
2.8. Staționarea	97
2.9. Sinteza intervențiilor realizate/nerealizate din documentații de reglementare și planificare aflate în vigoare	99
3. SINTEZA DISFUNȚIILOR	106
3.1. Evaluarea impactului actual al circulației și transporturilor	108
3.2. Analiza SWOT	114
4. RECOMANDĂRI - Propuneri de organizare, măsuri și priorități de intervenție	119
4.1. Rețeaua stradală și circulația rutieră de legătură între municipiul Chișinău și UAT-urile vecine	119
4.2. Rețeaua stradală și circulația rutieră pe teritoriul Orașului Chișinău	120
4.3. Transport public de călători	132
4.4. Transportul pe calea ferată, tren periurban	134
4.5. Transport de marfă	136
4.6. Deplasări pietonale și cu bicicleta	137
4.7. Parcări	142

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

Studiile de circulație reprezintă documentații tehnico-economice și urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de străzi actuale și posibilitatea de a prelua traficul preconizat, amenajările infrastructurilor rutiere și posibilitățile de dezvoltare ale acestora, dotările specifice transporturilor, precum și echiparea și organizarea sistemului de circulație.

Studiul se bazează pe analiza caracteristicilor traficului, necesară atât în etapa actuală cât și în perspectivă, în vederea fundamentării soluțiilor propuse în documentație în ceea ce privește:

- organizarea circulației în prezent
- modificări propuse pentru organizarea circulației
- planuri urbanistice generale ale localității
- planuri de amenajare a teritoriului de influență
- proiecte de investiții pentru infrastructurile rutiere
- documentații pentru dotările de circulație: parcaje, garaje, stații de transport în comun, etc.
- echipare tehnică a sistemului de dirijare și desfășurare a traficului

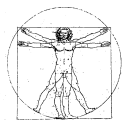
Studiul se întocmește pentru întreg intravilanul localității, ținându-se cont de teritoriul de influență, pentru zonele funcțional – urbanistice, organizarea anumitor categorii de trafic și cel de transport în comun, dar și pentru realizarea unor lucrări rutiere importante.

Acest tip de studiu are caracter analitic – prospectiv, fiind un studiu de fundamentare pentru actualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Chișinău (PUG-Chișinău). Conține informații suport, din perspectiva sistemului de circulații, care țin cont de deplasările în teritoriu, adaptate reglementărilor urbanistice din teritoriu.

Studiul conține recomandări și evidențierea problemelor (constrângerilor) existente, din perspectiva circulației, ținând cont de studii paralele, ce trebuie avute în vedere la planificarea circulației pe viitor.

Studiul de circulație este corelat cu studiu de mobilitate aferent demersului de actualizare a PUG Chișinău și ține cont de studiile de trafic făcute în oraș sau zonele adiacente și cele de transport în comun, tren urban și celelalte studii de fundamentare întocmite.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Studiul de circulație face parte din studiile de specialitate necesare pentru analiza amenajărilor teritoriale existente și a propunerilor viitoare în cadrul localității. Acesta are rolul de a evidenția rețeaua de străzi principale a unui oraș, intersecțiile aferente acestora și de releva problemele existente și, acolo unde este posibil, să propună măsuri de îmbunătățire pe termen scurt, mediu și lung. Soluțiile propuse prin studiile de fundamentare trebuie să asigure o funcționalitate eficientă a rețelei stradale existente, să propună principii și modalități de dezvoltare pe viitor a zonelor de interes pentru evoluția corectă a Municipiului Chișinău, respectiv moduri de îmbunătățire a circulației și accesibilității atât în interiorul municipiului cât și în relația cu zonele limitrofe.

O problemă majoră a localităților în general, în acest moment, este asigurarea spațiilor pentru toate tipurile de transport și, în același timp, asigurarea locuri de staționare / parcare, a spațiilor verzi și de protecție, a zonelor de promenadă - toate acestea, în ampriza existentă, pe aceeași structură stradală, disponibilă în localități. Este important de avut în vedere faptul că ampriza existentă este dimensionată pentru a servi unui trafic de acum 50 de ani și care a fost remodelată în funcție de necesitățile timpului, fiind favorizată în special suplimentarea benzilor de circulație și mai puțin căutarea de soluții pentru un trafic alternativ.

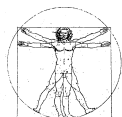
Scopul studiului este acela de a analiza situația existentă și de a susține o dezvoltare urbanistică echilibrată, care să aibă în vedere de tendințele de dezvoltare și scopul urbanistic al extinderilor aprobate, propuse sau în curs de evaluare, ținând cont, în aceeași măsură, de situația existentă, propunerile din documentațiile de rang similar elaborate anterior și investițiile aflate în derulare.

Obiectivul principal al studiului este identificarea de soluții și măsuri aplicabile pentru optimizarea funcțională a rețelei stradale existente prin propunerea de amenajări rutiere în concordanță cu planurile urbanistice (PUG, PUZ-uri), care să răspundă în proporție cât mai mare necesităților și tendințelor de dezvoltare a Municipiului Chișinău, având în vedere următoarele criterii:

- îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a circulației pe toate categoriile de drumuri în condițiile creșterii valorilor de trafic, identificarea de soluții pentru îmbunătățirea fluentei, capacității și siguranței circulației.

- propunerea de soluții sau principii de remodelare a infrastructurii stradale prin care să se asigure spațiul necesar pentru tendințele de dezvoltare ulterioare, respectiv coabitarea în siguranță a tuturor categoriilor de participanți la trafic (biciclete / trotinete, moped, autoturisme, autobuze, troleibuze, tramvaie, trenuri urbane, autocare, etc.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- propuneri de viziune și soluții pe termen lung, ținând cont de tendințele de evoluție a circulației, experiențele orașelor de categorie și specific similar, respectiv de necesitatea reducerii poluării în oraș și încurajarea folosirii de mijloace de transport ecologice sau a mersului pe jos.

- propunerile să ia în considerare contextul actual și tendința clară de „mobilitate virtuală” adică atât munca cât și cumpărăturile tind să se facă fără deplasări personale, iar centrul orașului să fie destinat activităților recreative și turistice, evenimentelor sau serviciilor ce implica prezența fizică.

Obiective secundare adaptate în funcție de necesitățile specifice ale proiectului sau zonei studiate pot fi:

- Îmbunătățirea reglementărilor privind desfășurarea circulației pe toate categoriile de drum în condițiile creșterii traficului rutier de la an la an, găsirea de soluții pentru îmbunătățirea fluenței, capacității și siguranței circulației.

- Propunerea de soluții de remodelare a infrastructurii stradale prin care să se asigure spațiul necesar pentru tendințele de dezvoltare ulterioare, respectiv îmbinarea accesului în siguranță a tuturor participanților la trafic (biciclete / trotinete, moped, autoturisme, autobuze, troleibuze, tramvaie, trenuri urbane, autocare, etc.)

- Identificarea destinațiilor populare, a rutelor preferate și a interacțiunilor vehiculelor cu diferite puncte de interes pentru a optimiza rețeaua de transport.

- Evaluarea timpilor medii de călătorie pe diferite trasee pentru a identifica posibile puncte de congestie și a propune soluții de îmbunătățire.

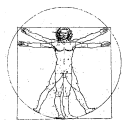
- Identificarea zonelor cu risc crescut de a se produce accidente pentru a propune măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere

- Evaluarea eficienței semafoarelor montate în intersecții, a indicatoarelor rutiere și a altor elemente de semnalizare rutieră pentru a asigura un flux mai bun de trafic.

- Propunerea de soluții cu intervenții pe termen scurt sau mediu pentru îmbunătățiri semnificative ale intersecțiilor, respectiv reducerea conflictelor atât auto cât și pietonale.

- Propuneri pentru planificarea și dezvoltarea infrastructurii de transport, cum ar fi construcția de drumuri noi sau extinderea rețelei de transport public.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Analiza modului în care proiectele de dezvoltare urbană în derulare sau modificările infrastructurii de transport pot influența circulația și mobilitatea în zonă

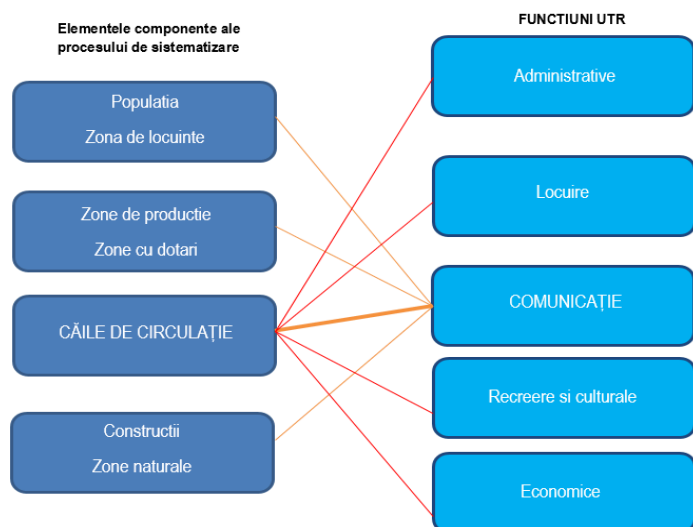
- Propuneri de soluționări pe termen lung, ținând cont de tendințele de circulație în zona studiată, luând în considerare și experiențele orașelor de același gen, respectiv necesitatea reducerii poluării în municipiu și încurajarea folosirii de mijloace de transport ecologice sau chiar încurajarea mersului pe jos.

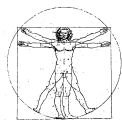
Propunerile nu trebuie să fie excesive, cu investiții mai mari decât este necesar, ci să ia în considerare contextul actual și tendința clară de „mobilitate virtuală”, adică atât munca cât și cumpărăturile să se facă fără deplasări iar orașul să fie destinat promenadei, evenimentelor sau serviciilor ce implică prezența fizică obligatorie.

Este extrem de important să fie luate în calcul toate localitățile din zonă, deoarece cele mai apropiate au tendința de a deveni „zone dormitor” pentru orașele adiacente, iar cele care sunt la depărtare de până la 10 km devin interesante pentru același scop în momentul în care traficul de tranzit este mai redus sau distanțele sunt mici până la centura orașului.

Circulația și căile de comunicație sunt extrem de importante în desfășurarea activităților atât a populației cât și a unităților economice și administrative în cadrul localității.

O reprezentare grafică de principiu a legăturilor între funcțiunile UTR și elementele componente ale procesului de sistematizare:





ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

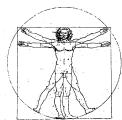
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Figura 1 - Intercondiționarea dintre elementele procesului de sistematizare și căile de circulație

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.2. Tema de proiectare

Obiectivele și palierele studiul de fundamentare privind organizarea circulațiilor și a transporturilor vor urmări punctele principale, enunțate mai jos:

Studiu privind organizarea circulației și transporturilor

- analizele la nivelul municipiului și a ariei sale de influență, din perspectiva mobilității și a transportului, vor releva principalele probleme aferente circulațiilor intraurbane și periurbane din perspectiva relațiilor funcționale cu localitățile din zona periurbană.

Studiu privind relațiile municipiului la nivel regional și cu zona de influență

- va fi analizată poziția / deservirea Municipiului Chișinău în raport cu principalele coridoare de transport pan-europene, rețeaua națională de drumuri, precum și relația cu zona de influență (inclusiv relațiile de nativism).

Studiu privind sistemul de străzi și accesibilitatea potențialelor zone de expansiune

- analiza sistemului de străzi, principale probleme ale acestora. Analiza traficului și a principalelor probleme relaționare, zone nedeservite corespunzător, zone generatoare de trafic, lipsa fluenței.

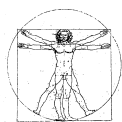
- staționarea autovehiculelor - cerere, amplasamente existente și potențiale. Analiza sistemului de transport public, inclusiv relația cu unitățile administrative din zona periurbană sau cu care municipiul are relații de nativism.

Studiu privind variantele pentru asigurarea mobilității și accesibilității

- transportul de persoane pe calea ferată.

- transportul de marfă.

- mijloace alternative de mobilitate: deplasări pietonale, deplasări cu bicicleta etc.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

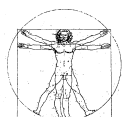
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.3. Prevederile legislative și normative utilizate pentru realizarea studiului de circulație

1.3.1. Prevederi legislative si normative valabile in republica Moldova

COD 434/2023	privind principiile urbanismului și construcțiilor,
Legea 721/1996 cu modificările si completările ulterioare	Privind calitatea în construcții,
Legea 426 / 200604.12.2020 cu modificările si completările ulterioare	care ratifică Acordul-cadru dintre Guvernul Republicii Moldova și Comisia Comunităților Europene (actuala Uniune Europeană) privind asistența externă
Legea 1515/1993 cu modificările si completările ulterioare	privind protecția mediului înconjurător
Legea 436/2006 cu modificările si completările ulterioare	privind administrația publică locală
Legea 136/2016 cu modificările si completările ulterioare	privind statutul municipiului Chișinău
Legea 11/2017 cu modificările si completările ulterioare	privind evaluarea strategică de mediu
Legea 509/1995 cu modificările si completările ulterioare	Legea drumurilor
HG 1009/2000 cu modificările si completările ulterioare	despre aprobarea Regulamentului privind zonele protejate naturale și construite
HG 553/2024 cu modificările si completările ulterioare	pentru aprobarea Regulamentului cu privire la schimbarea destinației terenurilor cu destinație agricolă de calitate superioară
HG 1170/2016 cu modificările si completările ulterioare	pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de transmitere, schimbare a destinației și schimb de terenuri
HG 967/2016 cu modificările si completările ulterioare	cu privire la mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional
NCM B.01.02:2016	instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

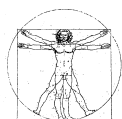
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

NCM B.01.05:2019	sistemizarea și amenajarea localităților urbane și rurale
CMC nr.22/40 din 25 decembrie 2008	regulamentul local de urbanism al orașului Chișinău
Legea 272/2011 cu modificările și completările ulterioare	privind apele
Legea 186/2008 cu completările și modificările ulterioare	privind securitatea și sănătatea în muncă
Legea 513/2024	privind procedura de stabilirea interdicțiilor definitive și a interdicțiilor temporare de construire
HG 360/1996 cu completările și modificările ulterioare	cu privire la controlul de stat al calității în construcție
HG 318/2017	regulament de recepție a construcțiilor și instalațiilor aferente
HG 913/2016 cu completările și modificările ulterioare	tehnice cu privire la cerințele minime pentru comercializarea produselor pentru construcții
CP A.02.02:2018	managementul în construcții, sisteme de management în proiectare, ghid privind gestionarea proiectării în domeniul construcțiilor
COD 22/2024	codul funciar
COD D.02.11-2014	recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localitățile urbane și rurale
COD D.02.24:2019	clasificarea și periodicitatea executării lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor publice
NCM D.02.01:2024	drumuri și poduri, proiectarea drumurilor publice
Legea 131/2007 cu modificările și completările ulterioare	Privind siguranța traficului rutier

1.3.2. Prevederi legislative și normative folosite ca referințe, valabile în România și Uniunea Europeană

Legea 10 / 1995	privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare
Legea 50 / 1991	privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare
Legea 107 / 1996	Legea apelor, cu modificările și completările ulterioare

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

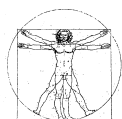
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Legea 319 / 2006	Legea securității și sănătății în muncă, cu modificările și completările ulterioare
Legea 350 / 2001	privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare
Legea 575 / 2001	privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a V-a Zone de risc natural
HG 492 / 2018	pentru aprobarea Regulamentului privind controlul de stat al calității în construcții
HG 273/1994	privind aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare
HG 447/2003	pentru aprobarea normelor metodologice privind modul de elaborare și conținutul hărților de risc natural la alunecări de teren, al hărților de hazard la inundații și al hărților de risc la inundații, cu modificările și completările ulterioare
HG 668/2017	privind stabilirea condițiilor pentru comercializarea produselor pentru construcții
HG 766/1997	pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare
HG 907/2016	privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare
HG 925/1995	pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea și expertizarea tehnică a proiectelor, expertizarea tehnică a execuției lucrărilor și a construcțiilor, precum și verificarea calității lucrărilor executate, cu modificările și completările ulterioare
OG 20/2010	privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislației Uniunii Europene care armonizează condițiile de comercializare a produselor, cu modificările și completările ulterioare
Ordinul MDRL nr. 839/2009	pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare
Ordin Ministerului Agriculturii, Alimentației și Pădurilor 212 din 15 mai 2002	pentru aprobarea Normelor tehnice de întocmire a proiectelor de organizare a teritoriului exploatațiilor agricole
Ordin M.T. 49/1998	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

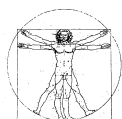
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Ordin M.T. 50/1998	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale
Ordin M.T. 118/2002	pentru modificarea pct. 3.4.15 din Normele tehnice privind proiectarea și amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor, pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 571/1997
Ordin M.T. 346/2000	privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 78/1999 pentru aprobarea Nomenclatorului activităților de administrare, exploatare, întreținere și reparații la drumurile publice
Ordin M.T. 1293/2017	pentru aprobarea Normelor privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor
Ordin M.T. 1294/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale
Ordin M.T. 1295/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice
Ordin M.T. 1296/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, cu modificările și completările ulterioare
Ordin M.T. 1297/2017	pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor de interes național
Ordin M.T. 1298/2017	pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea parcărilor noi, a locurilor de oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților
Ordin M.T. 1836/2017	pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediu înconjurător

• REGLEMENTĂRI TEHNICE NORMATIVE PENTRU PROIECTARE:

AND 513-2002	Instrucțiuni tehnice privind proiectarea, execuția, revizia și întreținerea drenurilor pentru drumurile publice
AND 550-1999	Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide
AND 571-2017	Catalog de soluții de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide pentru sarcina de 115 kN pe osia simplă
AND 582/2002	Normativ privind proiectarea și execuția pietruirii drumurilor de pământ. Condiții tehnice de calitate
AND 583-2009	Normativ privind determinarea condițiilor de relief pentru proiectarea drumurilor și pentru stabilirea capacității de circulație

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

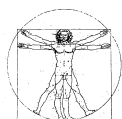
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

AND 584-2012	Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punctul de vedere al capacității portante și al capacității de circulație
AND 585-2002	Normativ privind proiectarea și execuția îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment armat continuu
AND 589-2004	Caiete de sarcini generale comune lucrărilor de drum
AND 592-2014	Normativ privind utilizarea materialelor geo-sintetice la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice
AND 598-2013	Normativ privind proiectarea drumurilor expres
AND 600-2010	Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice
CD 16-2000	Normativ privind condițiile de proiectare și tehnologia de execuție a lucrărilor de îmbrăcăminți asfaltice ușoare
CD 152-2002	Normativ pentru dimensionarea ranforsărilor cu strat din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici ale sistemelor rutiere suple și semirigide
CD 173-2001	Norme privind amenajarea intersecțiilor la același nivel negiratorii din afara orașelor
PD 95-2002	Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor
PD 124-2002	Normativ pentru dimensionarea ranforsărilor din beton de ciment ale sistemelor rutiere rigide, suple și semirigide
PD 132/1993	Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localitățile urbane
PD 162-2002	Normativ privind proiectarea autostrăzilor extraurbane
PD 177-2001	Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică);
PD 189-2012	Normativ pentru determinarea capacității de circulație și a nivelului de serviciu a drumurilor publice
PD 003-11	Normativ privind proiectarea drumurilor forestiere
PD-001-11	Normativ privind reabilitarea drumurilor forestiere
NP 081-2002	Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide
NP 111-2004	Normativ pentru dimensionarea straturilor de baza din beton de ciment ale structurilor rutiere
NP 116-2004	Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi
NP 034-1999	Normativ de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare
NP 038-1999	Normativ de proiectare a ranforsării cu beton de ciment a structurilor rutiere aeroportuare
P 130-1999	Normativ privind comportarea în timp a construcțiilor

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

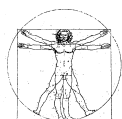
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

P 19-2003	Normativ privind adaptarea pe teren a proiectelor tip de podețe pentru drumuri
GP 093-2006	Ghid pentru proiectarea structurilor de pământ armat cu materiale geo-sintetice și metalice

• REGLEMENTĂRI TEHNICE NORMATIVE PENTRU EXECUȚIE:

AND 523-2003	Normativ privind execuția straturilor bituminoase foarte subțiri la rece
AND 532-1997	Normativ Privind reciclarea la rece a îmbrăcămintei rutiere
AND 539 - 2002	Normativ privind realizarea mixturilor bituminoase stabilizate cu fibre de celuloza destinate executării îmbrăcăminților asfaltice
AND 566 – 2002	Normativ pentru execuția mixturilor asfaltice drenante
AND 569 - 2002	Instrucțiuni tehnice pentru utilizarea mixturilor asfaltice cu bitum modificat cu CAPS la calea pe poduri și la îmbrăcăminți rutiere
AND 605–2016	Normativ privind mixturile asfaltice executate la cald. Condiții tehnice de proiectare, preparare și punere în operă a mixturilor asfaltice
CD 127-2002	Normativ pentru execuția straturilor rutiere din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici
CD 129-2013	Normativ pentru execuția terasamentelor rutiere din cenușa de termocentrală
CD 147-2013	Normativ pentru execuția betoanelor rutiere cu adaos de cenușă de termocentrală
CD 148-2003	Ghid privind tehnologia de execuție a straturilor de fundație din balast
CD 151-2002	Normativ privind realizarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment cu granulozitate discontinua
CD 169-2001	Instrucțiuni tehnice pentru executarea îmbrăcăminților din beton de ciment cu polimeri pentru poduri
CD 170-2003	Ghid pentru realizarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment cu cribluri de natura calcaroasa
CP 012-2007	Cod de practică pentru producerea betonului
DD 509-2003	Normativ privind reciclarea mixturilor asfaltice la cald în stații fixe
PD 216-2008	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase duble inverse pe îmbrăcăminți din beton de ciment
NE 010-1999 AND 556/1999	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu bitum aditivat
NE 011-99 AND 555-1999	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu emulsii pe baza de bitum modificat cu polimeri
NE 012/1-2007	Normativ pentru producerea betonului și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat -Partea 1: Producerea betonului

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

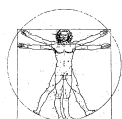
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

NE 012/2-2010	Normativ pentru producerea și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat-Partea 2: Executarea lucrărilor din beton
NE 014-2002	Normativ pentru executarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment în sistemele cofraje fixe și glisante
NE 023-2003	Normativ privind executarea straturilor de bază din beton slab la autostrăzi
NE 024-2003	Normativ privind executarea straturilor de beton poros la benzile de staționare și de urgență la autostrăzi
NE 026-2004	Normativ privind reciclarea la cald a îmbrăcăminților rutiere bituminoase
NP 125-2010	Normativ privind fundarea construcțiilor pe pământuri sensibile la umezire

• REGLEMENTĂRI TEHNICE NORMATIVE PENTRU ÎNTREȚINERE:

AND 504-2007	Normativ pentru revizia drumurilor publice
AND 525 -2013	Normativ privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice
Ordin M.T.I. / M.D.L.P.A. 1367 / 1594 - 2021	Ordinul prin care se modifica art. 22 din Normativul AND 525
Decizia CNADNR 9 - 2009	Ghid privind prevenirea și combaterea lunecșului și a înzăpezirii drumurilor publice
AND 545-1998	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu agregate naturale de balastieră neconcasate pe drumuri cu trafic redus
AND 547-2013	Normativ pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcăminți rutiere moderne
Decizia CNADNR 1271 - 2014	Decizia prin care se aproba "Anexa 4 - Tehnologie pentru remedierea și reciclarea îmbrăcăminților asfaltice utilizând surse de căldura în infraroșu (IR)" la normativ AND 547-2013
AND 559-1999	Normativ privind aplicarea soluției anti-fisura din mortar asfaltic
AND 560-1999	Normativ privind aplicarea soluției anti-fisura din mixturi asfaltice cu volum ridicat de goluri
AND 561-2001	Instrucție privind plantațiile rutiere
AND 563-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a planeității suprafeței drumurilor cu ajutorul analizorului de profil longitudinal APL 72
AND 564-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a capacității portante a drumurilor cu deflectometrul Phonix FWD MLY 10.000
AND 565-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a planeității suprafețelor drumurilor cu ajutorul BUMP Integratorului BI

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

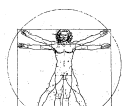
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

AND 586-2010	Normativ pentru evaluarea stării tehnice a lucrărilor de consolidare aferente drumurilor publice
AND 592-2014	Normativ privind utilizarea materialelor geo-sintetice la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice
AND 593-2012	Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi
AND 599-2010	Normativ pentru întreținerea drumurilor naționale pe criterii de performanță
AND 604-2012	Ghid pentru planificarea și proiectarea semnalizării rutiere de orientare și informare pentru asigurarea continuității, uniformității și cognoscibilității acestora
AND 614-2014	Îndrumător de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi
DD 502-2001	Normativ pentru execuția tratamentelor din anrobate bituminoase cu granulozitate discontinuă
NE 033-2005	Normativ pentru întreținerea și repararea străzilor
NE 015-2002	Normativ pentru executarea lucrărilor de reparații a drumurilor cu beton rutier fluidifiat
NE 025-2003	Normativ privind intervenții de urgență la îmbrăcăminte bituminoase pe timp friguros
CD 99-2001	Normativ privind repararea și întreținerea podurilor și podețelor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat și zidărie de piatră

• REGLEMENTĂRI TEHNICE NORMATIVE PENTRU ADMINISTRARE:

AND 519-1993	Instrucțiuni tehnice departamentale privind metodologia de interpretare statistică a rezultatelor măsurărilor de laborator și de teren pentru determinarea calității complexului rutier
AND 530-2012	Instrucțiuni privind controlul calității terasamentelor
AND 540-2003	Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suplă și semirigide
AND 552-1999	Normativ privind condițiile tehnice de calitate ale emulsiilor bituminoase cationice utilizate la lucrările de drumuri
AND 554-2002	Normativ privind întreținerea și repararea drumurilor publice
AND 576-2010	Normativ privind lucrările de întreținere pentru remedierea degradărilor la îmbrăcămintele rutiere bituminoase pe drumurile publice reabilite

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

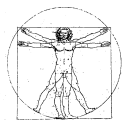
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

AND 603-2012	Ghidul privind condițiile de iluminat la drumurile naționale și autostrăzi
CD 31-2002	Normativ pentru determinarea prin deflectografie și deflectometrie a capacității portante a drumurilor cu structuri rutiere suple și semirigide
CD 155-2001	Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne
NE 021-2003	Normativ privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor
NP 044-2000	Normativ pentru evaluarea capacității portante a structurilor rutiere rigide aeroportuale
NP 085 - 2004	Normativ privind evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminților din beton de ciment ale suprafețelor aeroportuale
C 178-1976	Instrucțiuni tehnice pentru executarea drenurilor orizontale prin vibroforare
ST 022-1999	Specificație tehnică privind proiectarea, execuția și exploatarea drumurilor comunale și vicinale cu o singură bandă de circulație din mediul rural
NP 137-2014	Normativ privind evaluarea în situ a rezistenței betonului din construcțiile existente

• STANDARDE EUROPENE ADOPTATE LA NIVEL NAȚIONAL:

SR EN 1340:2004 SR EN 1340:2004 /AC:2006	Elemente de borduri de beton. Condiții și metode de încercări
SR EN 1426:2015	Bitum și lianți bituminoși. Determinarea penetrației cu ac
SR EN 1427:2015	Bitum și lianți bituminoși. Determinarea punctului de înmuiere. Metoda cu inel și bilă
SR 10969:2007	Lucrări de drumuri. Determinarea adezivității bitumurilor rutiere și a emulsiilor cationice bituminoase față de agregatele naturale prin metoda spectrofotometrică
SR EN 12271:2007	Tratamente bituminoase. Cerințe
SR EN 12272-2:2004	Tratamente bituminoase. Metode de încercare. Partea 2 - Evaluarea vizuală a defectelor
SR EN 12350-4:2019	Încercare pe beton proaspăt. Partea 4: Grad de compactare
SR EN 12591:2009	Bitum și lianți bituminoși. Specificații pentru bitumuri rutiere

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

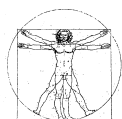
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

SR EN 12594:2015	Bitum și lianți bituminoși. Prepararea eșantioanelor de încercat
SR EN 12597:2014	Bitum și lianți bituminoși. Terminologie
SR EN 12620+A1:2008	Agregate pentru beton
SR EN 12697-6:2020	Mixturi asfaltice. Metode de încercare. Partea 6: Determinarea densității aparente a epruvetelor bituminoase
SR EN 12697-36:2004	Mixturi asfaltice. Metode de încercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea 36: Determinarea grosimilor îmbrăcăminții asfaltice
SR EN 13036-4:2012	Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 4: Metode de măsurare a aderenței unei suprafețe: încercarea cu pendul
SR EN 13036-7:2004	Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 7: Măsurarea denivelărilor straturilor de rulare ale drumurilor: încercarea cu dreptar
SR EN 13036-8:2008	Caracteristici ale suprafeței drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 8: Determinarea indicilor de planeitate transversală
SR EN 13043: 2003 SR EN 13043/AC: 2004	Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor, utilizate la construcția șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic
SR EN 13108-1:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice
SR EN 13108-2:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 2: Betoane asfaltice pentru straturi foarte subțiri
SR EN 13108-3:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 3: Asfalt suplu
SR EN 13108-4:2016 SR EN 31084: 2016 /AC: 2017	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 4: Mixturi asfaltice tip Hot Rolled Asphalt
SR EN 13108-5:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 5: Asfalt cu conținut ridicat de mastic
SR EN 13108-6:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 6: Asfalt turnat rutier
SR EN 13108-7:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 7: Asfalt drenant
SR EN 13108-8:2016	Mixturi asfaltice. Specificații de material. Partea 8: Asfalt recuperat
SR EN 13108-9:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 9: Asfalt pentru straturi ultra subțiri
SR EN 13108-20:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 20: Procedură pentru încercarea de tip
SR EN 13108-21:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 21: Controlul producției în fabrică
SR EN 13242+ A1:2008 SR EN 13242+ A1:2008/ C91:2021	Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și în construcții de drumuri

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

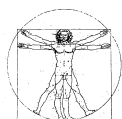
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

SR EN 13863-1:2004	Îmbrăcăminți de beton. Partea 1: Metoda de încercare nedistructivă pentru determinarea grosimii dalei de beton
SR EN 13863-2:2004	Îmbrăcăminți de beton. Partea 2: Metoda de încercare pentru determinarea aderenței între două straturi
SR EN 13863-3:2006	Îmbrăcăminți rutiere de beton. Partea 3: Metode de încercare pentru determinarea grosimii îmbrăcămintei rutiere de beton pe carote
SR EN 13877-2:2013	Îmbrăcăminți rutiere din beton. Partea 2: Caracteristici funcționale pentru îmbrăcămințile rutiere de beton
SR EN 14023:2010	Bitum și lianți bituminoși. Cadru pentru specificațiile biturilor modificate cu polimeri
SR EN 14227-1:2013	Amestecuri tratate cu lianți hidraulici. Specificații. Partea 1: Amestecuri granulare tratate cu ciment
SR EN 14227-5:2013	Amestecuri tratate cu lianți hidraulici. Specificații. Partea 5: Amestecuri granulare tratate cu liant hydraulic pentru drumuri

• STANDARDE ROMANE ORIGINALE:

SR 179-1995	Lucrări de drumuri. Macadam. Condiții tehnice generale de calitate
SR 183-1/1995	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți de beton de ciment executate în cofraje fixe. Condiții tehnice de calitate
SR 183-2/1998	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți de beton de ciment executate în cofraje glisante. Condiții tehnice de calitate
SR 1848-1:2011 SR1848-1:2011/ A91:2021	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare
SR 1848-3:2011 SR 1848-3:2011/C91:2012	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 3: Scriere, mod de alcătuire
SR 1848-7:2015 SR 1848-7:2015/ A91:2021	Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere
SR 6978-95	Lucrări de drumuri. Pavaje de piatră naturală, pavele normale, pavele abnorme și calupuri
SR 8877-1:2007	Lucrări de drumuri. Partea 1: Emulsii bituminoase cationice. Condiții de calitate
SR 8877-2:2007	Lucrări de drumuri. Partea 2: Determinarea pseudo-viscozității Engler a emulsiilor bituminoase
STAS 539-1979	Filer de calcar, filer de cretă și filer de var stins în pulbere

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

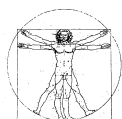
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

STAS 863/1985	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare
STAS 1709/1-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul
STAS 1709/2-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț. Prescripții tehnice
STAS 1709/3-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Determinarea sensibilității la îngheț a pământurilor de fundație. Metodă de determinare
STAS 1913/13-83	Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor de compactare. Încercarea Proctor
STAS 2900-89	Lucrări de drumuri. Lățimea drumurilor
STAS 2914-84	Lucrări de drumuri. Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 2916-87	Lucrări de drumuri și căi ferate. Protejarea taluzurilor și șanțurilor. Prescripții generale de proiectare
SR 4032-1:2001	Lucrări de drumuri. Terminologie
STAS 4032/2-92	Tehnica traficului rutier. Terminologie
STAS 6054-77	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație; Condiții tehnice generale
STAS 6400-84	Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului Republicii Socialiste România de calitate
STAS 9095-90	Lucrări de drumuri. Pavaje din piatră brută sau bolovani
STAS 8840:1983	Lucrări de drumuri. Straturi de fundații din pământuri stabilizate mecanic. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 9850-89	Lucrări de îmbunătățiri funciare. Verificarea compactării terasamentelor
STAS 10144/1-1990	Străzi. Profiluri transversale. Prescripții de proiectare
STAS 10144/2-1991	Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare
STAS 10144/3-1991	Elemente geometrice ale străzilor. Prescripții de proiectare
SR 10144-4-1995	Amenajarea intersecțiilor pe străzi. Clasificare și prescripții de proiectare
STAS 10144/5-1989	Calculul capacității de circulație a străzilor
STAS 10144/6-1989	Calculul capacității de circulație a intersecțiilor de străzi
STAS 10473/1-1987	Lucrări de drumuri. Straturi din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 10473/2-1986	Lucrări de drumuri. Straturi rutiere din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici. Metode de determinare și încercare

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

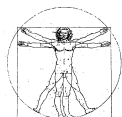
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

STAS 10796/1-1977	Lucrări de drumuri. construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare
STAS 10796/2-1979	Lucrări de drumuri. construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri și casii. Prescripții de proiectare și execuție
STAS 10796/3-1988	Lucrări de drumuri. construcții pentru colectarea apelor. Drenuri de asanare. Prescripții de proiectare și amplasare
STAS 12253-1984	Lucrări de drumuri. Straturi de formă. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 12288:1985	Lucrări de drumuri. Determinarea densității straturilor rutiere cu dispozitivul cu con și nisip
STAS 11348-1987	Lucrări de drumuri. îmbrăcăminte bituminoasă pentru calea de pod. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 1598-1:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcămintelor la lucrări de construcții noi și modernizări de drumuri. Prescripții generale de proiectare și execuție
STAS 1598-2:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcămintelor la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și execuție
STAS 1598-2:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcămintelor la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și execuție

• REGLEMENTĂRILE TEHNICE SPECIFICE DOMENIULUI IGIENEI PUBLICE:

C 56 – 2002	Normativ pentru verificarea calității și recepția lucrărilor de construcții și instalații aferente
-	Norme generale de protecție a muncii, elaborate de Ministerul Muncii și Protecției Sociale în colaborare cu Ministerul Sănătății cu ordinul comun nr. 508/933 / 2002 Regulamentul privind protecția și igiena muncii în construcții.
NC 001-1999	Normativ cadru privind detalierea conținutului cerințelor stabilite prin Legea 10/1995.
GT 051-2002	Ghid de interpretare a cerințelor esențiale ale construcției în vederea stabilirii adecvării la o utilizare prevăzută a produselor pentru construcții.
Ordin nr. 119/2014	pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, cu modificările și completările ulterioare

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.4. Surse folosite în susținerea prezentului studiu

Normativele NCM, codurile practice CP și alte documente tehnice, vor fi indicate în cadrul textului prezentat.

Legislația folosită este menționată și anterior dar se consideră cunoscută de către toată lumea și va fi specificată, doar dacă se consideră necesar de către autor (ex: nu se va explica la fiecare pas de ce se consideră ca o stradă cu carosabil mai îngust de 5.50 m nu poate fi considerată cu 2 benzi de circulație)

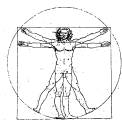
Din documentele sursă s-au extras informații generale necesare prezentării situației existente, corelate și integrate în prezentul studiu de fundamentare cu informațiile din prezent.

1. PUG-ul anterior (primit doar partial)
2. Strategii de dezvoltare națională, regională și locală disponibile public
3. Site-ul oficial al Municipiului Chișinău;
4. Strategia Națională de Dezvoltare Regională a Republicii Moldova 2022-2028
5. Strategia pentru dezvoltarea socio-economică spațială a municipiului Chișinău
6. Inițiativă de dezvoltare durabilă a transportului public din Chișinău
7. Concepția privind dezvoltarea și managementul sistemului de parcuri urbane în municipiul Chișinău
8. Open source – Google Maps;
9. Open source – site-ul primăriei Municipiului Chișinău;
10. Alte documente administrative, statistice sau publicate, puse la dispoziție de beneficiar, regăsite în comunicatele de presa sau alte surse publice.

Datorită primirii doar parțiale a unor date necesare elaborării studiului final sau a lipsei accesibilității unor studii importante premergătoare prezentei lucrări (studii topografice pe toată zona studiată, planuri de mobilitate urbană durabilă, strategii locale de dezvoltare, etc), considerăm această lucrare ca versiune intermediară a studiului final, urmând ca acesta să fi completat pe măsură ce se primesc noi informații relevante.

Din documentele sursă s-au folosit:

- Amplasarea în teritoriu



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

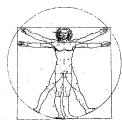
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Organizarea administrativă a localității și în special a transporturilor
- Date demografice
- Date socio-economice
- Configurația rețelei stradale a orașului – hărți
- Concluziile studiilor de fundamentare legate de rețeaua stradală
- Reglementări privind: căile de circulație, locurile de parcare, circulația transportului în comun, traficul greu, transporturi alternative

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.5. Terminologia

Ampriza - Suprafață de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin și alte lucrări de artă (- sau proiecția pe orizontală a suprafeței amenajate a unui drum în profil transversal)

Aliniament - Sector în linie dreaptă din traseul unui drum, cuprins între două curbe

Ambuteiaj - Aglomerare a vehiculelor în circulație, constând în oprirea sau încetinirea anormală a circulației, care poate să apară pe un sector de drum sau la o intersecție, atunci când debitul (intensitatea) traficului rutier depășește capacitatea de circulație sau când intervin defecțiuni în sistemul de dirijare a traficului

Arteră rutieră - Stradă din localitățile urbane sau rurale

Autostradă - Drum public de interes republican, de mare capacitate și viteză, rezervat exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzut cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate denumite noduri de circulație. Posedă dotări speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor

Axul drumului - Locul geometric, format din linii drepte și curbe, al punctelor egal distanțate de marginile părții carosabile, fără a se considera supra-lărgirea în curbe

Bandă de accelerare - Bandă de circulație suplimentară, adiacentă părții carosabile, prevăzută la intersecția dintre două drumuri pentru a permite autovehiculelor dintr-un flux lateral să atingă, la intrarea pe o autostradă sau pe un drum principal, viteza corespunzătoare arterei respective.

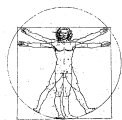
Bandă de circulație - Subdiviziune longitudinală a părții carosabile, materializată sau nu prin marcaje rutiere, destinată circulației unui singur șir de vehicule

Bandă de decelerare - bandă de circulație suplimentară, adiacentă părții carosabile, prevăzută la intersecția dintre două drumuri pentru a permite autovehiculelor care își reduc viteza la ieșirea pe un drum lateral, să nu jeneze participanții la trafic de pe drumul pe care îl părăsesc.

Bandă de stocare - Bandă de circulație, amenajată într-o intersecție, pe care vehiculele staționează în vederea schimbării direcției de mers

Cale (parte carosabilă) - Parte din platforma drumului special amenajată, destinată circulației vehiculelor

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Confortul circulației - Totalitatea condițiilor materiale, informaționale, de mediu, umane, (a) reglementărilor legale și de bună cuviință și a relațiilor dintre ele, care asigură o circulație pe drumuri civilizată, plăcută, comodă, igienică și sigură.

Confortul drumului - Totalitatea exigențelor de performanță ale drumului care asigură confortul în circulația rutieră, în concordanță cu clasa tehnică a acestuia

Confort optic - Caracteristica unui drum rezultată din suprapunerea efectelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal, care definește calitatea unui drum referitoare la perceperea de la o distanță suficient de mare a platformei și alurii traseului ce urmează să fie parcurs, precum și încadrarea în peisajul înconjurător.

Corpul drumului - Totalitatea elementelor constructive ale drumului, în limitele amprizei la rambleu și a șanțurilor sau rigolelor de la marginea platformei la debleu.

Covor asfaltic - Strat bituminos aplicat pe stratul de rulare al structurii rutiere în scopul îmbunătățirii condițiilor de etanșare și de siguranță a circulației

Curba - Porțiuni de drum având axa definită printr-un centru și o rază de curbură constantă sau variabilă

Densitatea rețelei rutiere - Raportul dintre lungimea rețelei rutiere și suprafața teritoriului aferent

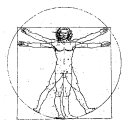
distanță de vizibilitate - Distanța minimă până la care conducătorul autovehiculului trebuie să vadă suprafața drumului pe care urmează să o parcurgă, astfel încât să poată efectua în bune Condiții manevrele de frânare sau de ocolire a obstacolelor.

Drum asfaltat - Denumirea uzuală atribuită unui drum cu îmbrăcămintă bituminoasă.

Drum de centură - Drum public care ocolește o localitate, destinat circulației de tranzit.

Drum de utilitate privată - Drumurile destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altora asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

Drum expres - Drum național cu două sau mai multe benzi de circulație accesibil numai în noduri sau intersecții reglementate, care poate fi interzis anumitor

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

categorii de utilizatori și de vehicule și pe care oprirea și staționarea pe partea carosabilă sunt interzise

Drumuri publice - Obiective de utilitate publică destinate circulației rutiere, în scopul satisfacerii cerințelor de transport unitar ale economiei naționale, ale populației și de apărare a țării. Acestea sunt proprietate publică.

Drumuri deschise circulației publice - Toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivele turistice ori alte obiective la care publicul are acces.

Drumuri închise circulației publice - Drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces

Drumuri de interes expres, republicane și regionale - Drumuri ce aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județe, cu obiectivele de interes strategic național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi:

- drumuri expres (M);
- drumuri republicane (R);
- drumuri regionale (G);

Drumuri de interes local - Drumurile care aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și cuprind:

- drumurile comunale;
- drumurile vicinale;
- străzile

Drumuri comunale - Drumurile care asigură legăturile:

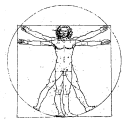
- între reședința de comună cu satele componente sau alte sate;
- între orașul cu satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
- între sate

Girație - Mișcarea de rotație în jurul unei axe fixe sau a unui centru fix

Infrastructura drumului - Partea din construcția drumului alcătuită din lucrările de terasamente, lucrările de consolidare, protejare a lor, inclusiv lucrările de artă (poduri, viaducte, tuneluri etc.), care susțin(e) suprastructura drumului și transmit(e) terenului solicitări din trafic și din forțele care încarcă construcția.

Infrastructură - Totalitatea elementelor unei construcții care susține partea utilă a acesteia, o leagă de teren și transmite acestuia forțele care încarcă construcția

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Infrastructură rutieră - Ansamblul construcțiilor, instalațiilor și dotărilor care susțin desfășurarea circulației rutiere

Insulă pentru dirijarea circulației - Suprafață situată pe partea carosabilă amenajată sau marcată special pentru canalizarea circulației rutiere

Intensitatea medie zilnică a traficului (M.Z.A.) - Raportul între volumul total anual de trafic și numărul de zile ale anului. Se exprimă în vehicule fizice sau etalon în 24 ore și se determină pe baza prelucrării rezultatelor recensământurilor și/sau înregistrărilor automate de circulație.

Intersecție - Loc de întretăiere a două sau mai multe drumuri, amenajat pentru înlesnirea circulației și a schimbării direcției de mers.

Intersecție denivelată - Loc de întretăiere a două sau mai multe drumuri, la niveluri diferite, cu scopul înlesnirii circulației și a schimbărilor de trafic între drumuri sau autostrăzi.

Intersecție giratorie - intersecție la același nivel, având o insulă sau un marcaj central în jurul căruia se desfășoară circulație rutieră

Intersecție multiplă - intersecție la același nivel cu mai mult de patru ramuri de circulație

Întreținerea drumurilor - Ansamblu de acțiuni și lucrări fizice de intervenție ce se întreprind pentru a conserva și a adapta calitatea tehnică optimă a drumului în scopul de a asigura utilizatorilor, pe orice vreme, Condiții bune de [viabilitate] (circulație), securitate și confort, precum și permanentă curățenie și aspect estetic zonei, pe toată durata de exploatare.

Întreținere curentă - Activitatea de (curățenie, estetică) (igienizare, înfrumusețare-estetizare), reparații și ajustări stabilită cu ocazia reviziilor.

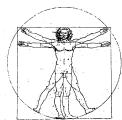
Întreținere periodică - Activități rutiere programate a se realiza punctual sau pe un sector de drum la expirarea unei perioade de exploatare în scopul ridicării nivelului tehnic sau prevenirii apariției defecțiunilor

Întreținere preventivă - Activitatea efectuată pe bază de program cu scopul de a menține starea bună a drumului prin evitarea apariției defecțiunilor sau întârzierea lor precum și adaptarea structurii rutiere la evoluția traficului.

Lățimea drumului - Mărima platformei drumului în aliniament formată din Lățimea părții carosabile și a acostamentelor.

Lucrare de artă - Construcție specială ca poduri, viaducte, pasaje superioare etc. care se execută cu scopul de a susține o cale de comunicație (și) pentru a-i asigura continuitatea în cazul apariției unor obstacole (văi adânci, cursuri de apă etc.)

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Mixtură asfaltică (M.A.) - Material de construcție realizat din amestecuri obținute, pe baza unor dozaje judicios stabilite, din agregate naturale sau artificiale și filer, aglomerate cu bitum, printr-o tehnologie adecvată

Mixtură asfaltică colorată - Mixturi asfaltice de culoare roșie, albă sau galbenă ce se prepară cu dozaje speciale folosindu-se diverși pigmenți coloranți cu mare putere de acoperire (oxizi roșii de fier, bioxid de titan etc.)

Modernizarea drumului Amenajarea complexă a unui drum existent, prin sistematizarea elementelor geometrice și aplicarea unei îmbrăcămînți moderne în cadrul unui sistem rutier dimensionat conform reglementărilor tehnice în vigoare.

Nod rutier - Totalitatea construcțiilor și instalațiilor de semnalizare, precum și a dotărilor din zona de intersecție a două sau mai multe drumuri care se intersectează denivelat.

Normă tehnică - Reguli stabilite pe baze științifice și tehnice pentru efectuarea unui proces tehnologic

Panou anti-orbire - Element de Construcție special realizat, de regulă, în zona mediană a autostrăzilor, cu scopul eliminării efectului dăunător al luminii farurilor pentru utilizatorii care circulă din sens contrar

Panou (ecran) antizgomot - Zid special construit (astfel) încât să limiteze transmiterea zgomotelor produse de circulație în zonele locuite.

Panou de semnalizare - Tablă indicatoare pe care sunt inscripționate informații importante pentru utilizatorii rutieri.

Pantă - Sector de drum în lungul căruia se coboară în sensul kilometrajului drumului.

Pantă transversală - Înclinarea în raport cu orizontala, în profil transversal, a suprafeței părții carosabile și a acostamentelor, exprimată în general în procente.

Parte carosabilă - Parte din platforma drumului amenajată corespunzător și destinată circulației vehiculelor

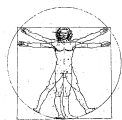
Pas de proiectare - Distanța dintre două schimbări consecutive de declivitate

Pasaj de nivel - Intersecția între un drum și o cale ferată, amenajată la același nivel

Pasaj denivelat - Intersecția între două căi de comunicație, amenajată la niveluri diferite

Pasaj inferior - Construcție specială care permite unui drum să treacă pe sub alt drum, cale ferată (sau pe sub un obstacol)

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pasaj superior - Construcție de artă (pod), inclusiv căile de acces, care permite unui drum să treacă pe deasupra unui alt drum, cale ferată (sau obstacol).

Pasarelă - Pasaj superior, îngust rezervat pietonilor

Patul drumului - Suprafață amenajată a terasamentelor care constituie suportul structurii rutiere

Perdea de protecție - Plantație de arbori și arbuști pe zona drumului pentru protecția contra înzăpezirilor

Pereu - Strat de protecție din pavaj din piatră brută sau dale din beton cu care se căptușesc taluzurile, șanțurile, sferturile de con etc. pentru a le proteja împotriva eroziunilor sau surpărilor de pământ

Pistă Cale special amenajată pentru circulația unui anumit tip de vehicule (ex. Pistă pentru cicliști, pistă de încercare, pistă de de colare-aterizare(pentru avioane)

Pistă pentru cicliști - Fâșie de teren amenajată, destinată circulației cu bicicleta

Platforma drumului - suprafața care cuprinde partea carosabilă și acostamentele sau, după caz, trotuare, piste pentru cicliști, zone verzi.

Platformă de staționare - Lărgirea locală a părții carosabile sub forma unei fâșii longitudinale pentru staționarea vehiculelor fără a stânjeni circulația rutieră.

Plombare - Operația de reparare îngrijită, prin umplere cu material adecvat, a gropilor dintr-o îmbrăcăminte rutieră.

Polei - Strat subțire de gheață, continuu și neted, format pe suprafața de rulare a drumului sau pe alte obiecte, prin înghețarea apei provenite din ploaie sau din topirea zăpezii.

Prefabricat - Element sau parte din Construcție confecționat în fabrică sau în atelier, de regulă în serie, înainte de a fi transportat la locul de montare sau asamblare.

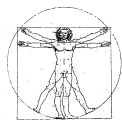
Profil longitudinal (profiluri ...) - proiecția desfășurată pe un plan vertical a intersecției dintre suprafața generată de verticalele duse prin axa drumului cu suprafața părții carosabile și cu terenul natural.

Profil transversal - Reprezentarea secțiunii drumului și a terenului natural într-un plan normal pe axa drumului într-un punct oarecare al traseului

Profil transversal mixt - Profil transversal format parțial din umplutură (rambleu) și parțial din săpătură (debleu).

Profil transversal tip - Secțiune transversală care, prin alcătuire și detalii constructive, caracterizează un sector de drum.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Ramificație - intersecție la același nivel a trei direcții de circulație.

Rampă - Sector de drum în lungul căruia se urcă în sensul kilometrajului drumului.

Reabilitarea drumurilor - Ansamblul lucrărilor privind mărirea capacității portante a complexelor rutiere a drumurilor existente, (re)amenajarea elementelor geometrice, asigurarea scurgerii apelor și a siguranței circulației.

Refugiu pentru pietoni - Fâșie supraînălțată, necarosabilă, amenajată la străzi în stațiile mijloacelor de transport în comun sau la traversarea străzilor.

Rețea rutieră - Ansamblul drumurilor pe care se realizează circulația autovehiculelor pe un anumit teritoriu sau a(l) drumurilor de aceeași categorie.

Ridicare topografică - Totalitatea operațiilor de teren și birou care au drept scop determinarea pozițiilor punctelor în vederea întocmirii unui plan sau a unei hărți topografice.

Rigolă - Construcție anexă pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice, de regulă cu profil curent triunghiular, de adâncime mică, amenajată în lungul drumului sau străzii, la marginea platformei, pe care la nevoie vehiculele se pot opri.

Sarcină pe osie - Greutatea preluată de osia unui vehicul la care se adaugă greutatea proprie a acesteia.

Sector de drum - Porțiune de drum delimitată convențional.

Semnalizare - Acțiunea de înștiințare, comunicare prin semnale, panouri, instalații, marcaje, indicatoare de circulație a unor mesaje către utilizatori.

Semnalizare rutieră Ansamblu de instalații, accesorii și semne convenționale amplasate pe platforma sau în zona drumului pentru dirijarea, orientarea și siguranța circulației rutiere

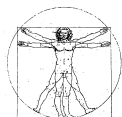
Sens giratoriu intersecție în care circulația se desfășoară în Girație (mișcare circulară), fără restricții, de la dreapta la stânga.

Sensul drumului - Direcția de creștere a kilometrajului drumului față de origine, în funcție de care se stabilesc noțiunile de: parte stângă și parte dreaptă a drumului, precum și noțiunile de rampă și pantă.

Stradă - Drum public în interiorul localităților, special amenajat, destinat circulației autovehiculelor, a mijloacelor de transport în comun, a pietonilor, a cicliștilor, amplasării rețelelor tehnico-edilitare și asigurării acceselor la clădiri.

Strat rutier - Strat din componența structurii rutiere.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Structură rutieră - Scheletul de rezistență al drumului, alcătuit dintr-un ansamblu de straturi realizate din materiale prelucrate prin tehnologii adecvate și dimensionate astfel încât să poată prelua, pe o perioadă determinată, solicitările din trafic și din condițiile climaterice în limita deformațiilor admisibile.

Structură rutieră mixtă Structura rutieră care are în alcătuirea sa un strat sau straturi în compoziția cărora intră lianți hidraulici sau puzzolanici, iar straturile de acoperire și îmbrăcămintea sunt de natură bituminoasă.

Structură rutieră multi-strat - Structura rutieră formată din mai mult de două straturi.

Structură rutieră rigidă - Structura rutieră care are îmbrăcămintea din beton de ciment sau macadam cimentat.

Structură rutieră suplă - (flexibilă, nerigidă) - Structura rutieră în alcătuirea căreia nu intră nici un strat care conține lianți hidraulici sau puzzolanici, iar îmbrăcămintea este de natură bituminoasă.

Suprafață de rulare - suprafața din platforma drumului special amenajată pentru circulația vehiculelor.

Șosea - Drum public situat în afara localităților.

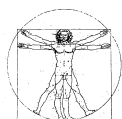
Trafic de calcul - Numărul de osii standard, cu sarcina pe osie de 115 kN, (ce circulă) pe banda de circulație cea mai solicitată, echivalent vehiculelor care vor circula pe drumul proiectat pe perioada de perspectivă.

Transport durabil - Concept care are în vedere sistemul care permite persoanelor fizice și societăților satisfacerea principalelor nevoi de mobilitate într-o manieră consistentă și compatibilă cu sănătatea oamenilor și a ecosistemelor, sub semnul echității generațiilor și între ele. Transportul durabil este abordabil, funcționează eficient, oferă alegerea modurilor de transport și sprijină o economie durabilă, limitează emisiunile și deșeurile la parametri care nu depășesc capacitatea planetei de a le absorbi, reduce la minimum zgomotul și utilizarea terenurilor. Pe plan social, în particular, transportul durabil trebuie să permită pe termen lung diferiților clienți,

având o limită mai mică fizică sau intelectuală, dispunând de venituri modeste, locuind în regiuni îndepărtate etc. o mai bună accesibilitate la mijloacele publice de transport.

Transport integrat - Transport accesibil permițând circulația liberă pe mai multe rețele, între care sunt posibile corespondențe situat în interiorul unei amenajări urbane sau teritoriale concepute într-o manieră globală

Transport inteligent - Transportul inteligent utilizează un anumit număr de idei, sisteme și tehnologii (moderne) în scopul îmbunătățirii eficienței transportului și

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

mobilității, mărind securitatea, optimizând folosirea mijloacelor de transport existente și resursele energetice, protejând în același timp mediul înconjurător. În cadrul transportului inteligent se dezvoltă sistemele avansate privind transportul public, informarea utilizatorilor, gestiunea fluxului, controlul vehiculelor, transportul individual etc.

Trotuar - Partea laterală amenajată de-a lungul unei străzi, de regulă supraînălțată, destinată circulației pietonilor

Viaduct - Lucrare de artă (pod), în general de lungime mare, care permite traversarea unei văi adânci de către un drum sau cale ferată.

Zona de protecție - Suprafață de teren situată de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesară Protecției și dezvoltării viitoare a drumului.

Zona de siguranță - Fâșie de teren, situată de o parte și de alta a amprizei drumului, destinată plantațiilor și altor scopuri în exploatarea drumului.

Zona drumului - suprafața de teren ocupată de drum și de lucrările aferente drumului, constituită din ampriză și zonele de siguranță.

Caracteristici, pe scurt, ale căilor auto de rulare, extrase din legislația în vigoare:

Categoria străzilor conform CP D.02.11-2014 (Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor)

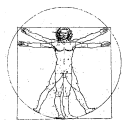
a) străzi magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului republican ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;

b) străzi magistrale de interes orășenesc, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;

c) străzi magistrale de interes sectorial - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile magistrale de interes orășenesc;

d) străzi și drumuri de interes local (accese, piste de cicliști, străzile pietonale) - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Clasificarea drumurilor		Intensitatea medie zilnică anuală (MZA), veh./zi	
Funcția drumului	Categoria tehnică a drumului	Efective (fizice)	Etalon (autoturisme)
Autostradă	I	≥ 16000	≥ 21000
Drum expres, Drum republican	II	8001 - 16000	11000 - 21000
Drum republican	III	3001 - 8000	4001- 11000
Drum regional, Drum de interes raional (municipal),	IV	401– 3000	651- 4000
Drum comunal	V	< 400	< 650

NOTĂ 1 – Limitele din tabel pentru vehiculele efective sunt stabilite în ipoteza unui trafic de perspectivă, având autocamioane până la 30%.

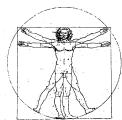
NOTĂ 2 – Clasificarea tehnică a rețelei actuale se face pe baza intensității traficului rezultat din datele ultimului recensământ de circulație.

NOTĂ 3 – Pentru planificarea și proiectarea lucrărilor de modernizare, îmbunătățire a condițiilor de circulație, precum și pentru construcțiile de drumuri noi, clasificarea tehnică se face după intensitatea traficului de perspectivă. Perioada de perspectivă recomandată este de 20 ani. Începutul perioadei de perspectivă se consideră anul finalizării construcției drumului.

NOTĂ 4 – Traficul de perspectivă pentru clasificarea drumului public se estimează pe baza datelor de trafic obținute din recensămintele efectuate pe acel drum, completate, după caz, cu anchete tip origine - destinație, la care se aplică coeficienții de evoluție a traficului în perspectivă, stabiliți pe baza datelor specifice de dezvoltare socio-economică a țării și/sau a zonei traversate de drum.

NOTĂ 5 – La încadrarea drumurilor în categoria I se vor avea în vedere, în afara aspectelor strict tehnice, aspectele privind corespunderea cu modelul național de transport, protecția mediului, conservarea patrimoniului, politica de dezvoltare generală a teritoriului, eliminarea disfuncționalităților existente pentru realizarea unei interconectări și interoperabilități cu rețelele magistrale europene.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

NOTĂ 6 – În cazul în care toate intersecțiile sunt amenajate în diferite nivele (denivelate) drumul poate fi atribuit tipul de drum expres.

Nota 7 – La încadrarea drumurilor existente în categoria a II, în condiții grele de desfășurare a traseului, pe sectoare de drum cu lungime limitată, se permite, ca excepție, proiectarea a două benzi de circulație. Toate elementele geometrice, cu excepția numărului benzilor de circulație vor corespunde cerințelor de bază pentru categoria II. Realizarea proiectului se va prevedea în două etape: prima etapă va dura până la atingerea traficului de 14000 veh.et./zi, la a doua etapă se vor realiza patru benzi de circulație. Soluția trebuie argumentată prin calcule tehnico – economice și coordonată cu beneficiarul.

NOTĂ 8 – În anumite cazuri justificate - modernizări (reconstrucții), reabilitări de drumuri existente sau sectoare de drum, pentru drumuri, care se încadrează în categoria III, în funcție de intensitatea traficului pot fi prevăzute trei benzi de circulație, cu respectarea strictă a măsurilor de siguranță rutieră ce se impun în situația respectivă.

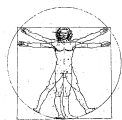
NOTĂ 9 – Pentru drumurile care se încadrează în categoria tehnică V, cu intensitatea media zilnică anuală până la 350 veh.et./zi, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, dar nu mai mare de 250-300 m.

NOTĂ 10 – Intensitatea traficului ce servește la încadrare într-o categorie sau alta este cea care caracterizează cel puțin 60% din lungimea sectorului de încadrare.

Vehiculul de calcul al intensității traficului rutier este vehiculul-etalon autoturism.

Echivalarea numărului de vehicule fizice în vehicule-etalon (autoturism) se efectuează prin multiplicarea numărului vehiculelor fizice de diferite categorii recensate, cu coeficienți de echivalare, în conformitate cu reglementările în vigoare.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Viteza de proiectare – pentru diferite clase tehnice ale drumului

Categoria tehnică a drumurilor	Viteza de proiectare în km/h în funcție de relieful		
	șes	deal	accidentat
I	140	120	100
II	120	100	80
III	100	80	60
IV	90 (80)	70 (60)	50 (40)
V	60	40	30

Viteza de proiectare este viteza care se alege la construcția unui drum nou, la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea unui drum existent, în vederea determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu viteza respectivă, în siguranță.

Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

Vitezele de proiectare, atât pentru construcțiile noi, cât și pentru modernizarea, consolidarea sau reabilitarea drumurilor, se stabilesc cu aprobarea administratorului drumului, pe baza unui studiu tehnico-economic.

Încadrarea drumurilor în clase tehnice se realizează pentru drumurile existente de către unitățile care le administrează, iar pentru drumurile noi, de către unitățile care le vor administra după darea lor în exploatare.

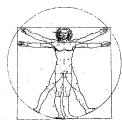
Încadrarea drumurilor în clase tehnice va fi revizuită periodic, cu ocazia prelucrării datelor rezultate în urma recensămintelor circulației, avându-se în vedere și realizările obținute pe baza planificărilor anterioare, precum și evoluția importanței și a funcției drumurilor în ansamblul rețelei și în strategia de dezvoltare a acesteia.

Încadrarea drumului în clase tehnice se va realiza pe sectoare cât mai lungi, cu caracteristici uniforme.

Intensitatea traficului ce servește la încadrare este cea care caracterizează cel puțin 60% din lungimea sectorului de încadrare.

Pentru **intrările în orașe**, precum și alte sectoare scurte cu trafic intens sau foarte intens se va ține seama de caracteristicile traficului de perspectivă, propunându-se numărul de benzi de circulație suplimentare necesare și Soluțiile de fluidizare a traficului pe baza unui studiu tehnico-economic.

Categoria de Importanță, se stabilește în conformitate cu “Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor”.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- construcții de importanță excepțională (U): Construcții deosebit de importante din punct de vedere economic și a căror disfuncție implică un risc major pentru societate și natură pe o zonă foarte extinsă.
- de importanță deosebită (I): Construcții având funcții importante și a căror disfuncție implică un risc major pentru societate și natură, pe zone limitate.
- de importanță normală (II): Construcții a căror disfuncție nu implică riscuri majore pentru societate și natură.
- construcții de importanță redusă (III): Construcții având funcții obișnuite și a căror disfuncție afectează un număr redus de oameni sau pierderi economice reduse.

Prevederi legale de care s-a ținut cont în afirmațiile din prezentul document, în aceeași lege nr. 509/1995 cu completările și modificările ulterioare:

Drumurile de interes național, republicane și regionale **își păstrează categoria funcțională** din care fac parte și **sunt considerate continue și atunci când traversează localitățile**, servind totodată și ca străzi.

Modificarea traseelor acestora în traversarea localităților se poate face numai cu acordul administratorului drumului considerat continuu, în concordanță cu planul urbanistic aprobat. **În cazul drumurilor de interes național se va obține acordul Administrației de Stat a Drumurilor.”**

Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și pot fi clasificate ca:

a) drumuri comunale, care asigură legăturile:

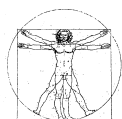
- (i) între reședința de comună și satele componente sau cu alte sate;
- (ii) între oraș și satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
- (iii) între sate;

b) străzi - drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire.

Cu privire la legăturile cu UAT-urile învecinate este important de ținut seama de următoarele aspecte:

Limitele zonei drumului

a) Zonele de siguranță ale drumurilor sunt cuprinse de la limita exterioară a amprizei drumului până la marginea exterioară a plantațiilor rutiere. În cazul lipsei plantațiilor rutiere, lățimea zonei de siguranță ajunge până la:

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- 5,0 m de la marginea exterioară a șanțurilor sau 7,0 m de la marginea exterioară a acostamentului, pentru drumurile situate la nivelul terenului;
- 7,0 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
- 7,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea de până la 5,0 m inclusiv;
- 9,0 m de la marginea de sus a taluzului sau de la marginea exterioară a șanțului de gardă, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,0 m.

b) Zonele de siguranță a podului care includ și suprafețe amplasate sub pod sunt:

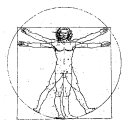
- 10,0 m de la limita exterioară a racordării podului cu terasamentul pentru podurile fără lucrări de apărare a malurilor (rampa de acces face parte integrantă din pod);
- la limita exterioară a lucrărilor de apărare a malurilor pentru podurile la care aceste apărări au o lungime mai mare de 10 m (rampa de acces face parte integrantă din pod).

c) Zonele de protecție sunt amplasate de-a lungul drumului după marginile exterioare ale zonelor de siguranță și au lățimea specificată, conform tabelului următor:

Tipul drumului	Lățimea zonei de protecție, m
Autostrăzi	20,0
Drumuri expres	15,0
Drumuri republicane și regionale	10,0
Drumuri de interes raional (municipal)	5,0

Din același document:

Denumirea elementelor profilului transversal	Parametrii profilului transversal pentru categoriile de drumuri				
	I	II	III	IV	V
1 Număr de benzi de circulație	$n \geq 4$	$n \geq 4$	2 (3)	2	2 (1)
2 Lățimea benzii de circulație, m	3,75	3,5	3,5	3,0	2,75 (4,5)
3 Lățimea părții carosabile, m	$3,75 \times n$	$3,5 \times n$	7 (10,5)	6	5,5 (4,5)
4 Lățimea acostamentului, m inclusiv:	3,75	3,0	2	1,5	1,00
banda de încadrare, m	-	0,75	0,50	0,50	-
banda de staționare, m	2,5	– (2,5)	–	–	–
5 Lățimea minimă a zonei mediane: inclusiv	5,0	3,0	–	–	–
banda de ghidare	0,75	0,5	–	–	–
6 Lățimea platformei	$5,0 + (3,75 \times n) + (3,75 \times 2)$	$3,0 + (3,5 \times n) + (3,00 \times 2)$	11,0 (14,5)	9,0	7,5 (6,5)



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

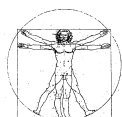
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.6. Metodologie de realizare

Conform „Normativului pentru elaborarea studiilor de circulație în localități și teritoriul de influență”, studiile de circulație reprezintă documentații tehnico-economice și urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de străzi, amenajările infrastructurilor rutiere, dotările specifice transporturilor, precum și echiparea și organizarea sistemului de circulații.

Analiza caracteristicilor traficului este necesară atât în etapa actuală cât și în perspectiva, în vederea fundamentării soluțiilor privind următoarele etape de documentații:

- organizarea circulației – generală;
- **planurile urbanistice generale** și zonale ale localităților;
- planuri de amenajare a teritoriului de influență;
- proiecte de investiții pentru infrastructurile rutiere;
- documentații pentru dotări de circulație: parcaje, garaje, stații de transport în comun;
- echiparea tehnică a sistemului de dirijare și desfășurare a traficului;

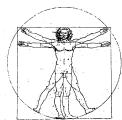
Studiile de circulație se întocmesc după caz pentru întreg intravilanul localității, teritoriul de influență, pentru zonele funcțional – urbanistice, organizarea anumitor categorii de trafic, transport în comun, precum și pentru realizarea unor lucrări rutiere importante.

Teritoriul de influență al localității – este determinat de relațiile social – economice și de polarizare a forței de muncă cotidiene (nativism).

Cadrul conținut al studiile de circulație și metodologia aplicata depind de perioada de perspectivă analizată, care poate fi cu termen scurt (2-5ani), **mediu (5-10ani)**, lung (15-30ani) sau de largă perspectivă (15-30ani).

Datorita intensificării și diversificării circulației, precum și caracterului probabilistic al acesteia, analiza și organizarea traficului va constitui o activitate

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

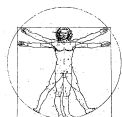
continuă, aflată permanent în atenția factorilor de răspundere, ceea ce necesită reactualizarea studiilor la intervale de 5...10 ani.

Metodologia de elaborare a studiilor de circulație se adaptează caracteristicilor și problematicei locale.

Categoria studiului de circulație, gradul de aprofundare și eventuale variante de rezolvare sunt precizate prin tema de proiectare.

La elaborarea studiilor de circulație se vor avea în vedere o serie de reglementari urbanistice și prescripții funcționale cum sunt:

- Soluțiile de circulație se vor încadra într-o concepție unitară privind organizarea sistemului de transporturi cu asigurarea eficienței funcționale, tehnico-economice și sociale, protecția mediului și încadrarea în dinamica dezvoltării localității;
- Se va păstra pe cât posibil structura generală a rețelei de străzi existente, nealterând-se specificul propriu al localității;
- Rețeaua de circulație se va stabili corespunzător caracteristicilor funcționale, de fluentă, capacitate, fiind compusă din rețeaua principală (generală) de străzi, rețeaua secundară de străzi și rețeaua de dotări necesare circulației;
- Se va valorifica, pe cât posibil echiparea tehnică și zestrea rutieră existentă prin includerea în sistemul de circulație a străzilor în funcțiune.
- Se va tine cont de zonele funcționale urbanistice, generatoare de trafic, cum sunt pentru: locuire, munca, producție, comerț, administrație, cultură, învățământ, dezvoltare fizică, agrement și recuperare etc.
- Se va tine seama de factorii cum sunt: natura și intensitatea traficului, gradul de motorizare, mobilitatea, ponderea transporturilor grele,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

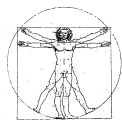
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

traficul de tranzit, mărimea fluxului de pietoni, necesitățile de parcare și garare a autovehiculelor, etc.

- Factori și condițiile care influențează traficul urban cum sunt: factori demografici și sociali, condițiile economice, factori urbanistici locali, dotarea cu mijloace de transport, elementele de echipare tehnică, amenajarea intersecțiilor la același nivel cu calea ferată, pasaje denivelate, rețeaua de transport în comun, dotările aferente circulației;
- condiții de protecție a mediului înconjurător împotriva noxelor generate de circulație prin amplasarea convenabilă a clădirilor și dotărilor, creșterea nivelului de serviciu a fluenței, confortului și siguranței în circulație, reducerea stresului generat de traficul foarte intens și insuficient organizat;

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

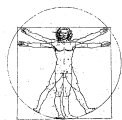
Limitările prezentului studiu de fundamentare

Prezentul studiu de fundamentare privind organizarea circulațiilor și a transporturilor tratează doar îmbinarea circulației existente cu zonele de urbanism ale municipiului Chișinău, cu propuneri de îmbunătățire a acestora în corelare cu celelalte studii de fundamentare aferente prezentului PUG, în limitele amprizei existente, respectiv dezvoltarea de noi rute de circulație în zonele de dezvoltare propuse prin PUG.

Studiul ține cont de restricțiile gabaritice existente, inclusiv în propunerile de fluidizare a traficului rutier, fiind limitat de:

- lipsa concluziilor privind mobilitatea în municipiu
- studiul nu poate impune soluții concrete și finale privind desfășurarea circulației, poate doar să prezinte variante alternative, fiind doar suport pentru PUG
- studiul nu poate impune, doar propune zone de hub multimodal cu accent pe circulații nemotorizate, chiar dacă tendința orașelor dezvoltate din Europa este pe această direcție
- nu poate impune dezvoltarea clară și fluidizarea transportului în comun, poate doar propune amenajarea de benzi dedicate transportului în comun, fără impunerea circuitelor efective
- propuneri clare de modificare detaliată a unor zone se pot face doar pe baza unor studii de trafic/circulație/mobilitate detaliate, care nu fac obiectul studiului de fundamentare de la faza PUG

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.7. Delimitarea zonei considerate pentru studiu

Limita zonei avute în vedere pentru studiu este aceeași cu limita UAT-ului Municipiului Chișinău, la care se adaugă legăturile importante cu UAT-urile învecinate.

Astfel, în cadrul acestui studiu nu se va depăși zona limitei UAT-ului, iar aria legăturilor rutiere din cadrul zonei de influență a Municipiului Chișinău avute în vedere pentru studiu, sunt în limita considerării unor caracteristici / deficiente de ordin general, major, care sunt de natură să influențeze circulația în și înspre/dinspre Municipiul Chișinău, în corelare / complementaritate cu alte studii de fundamentare (de exemplu un studiu de mobilitate urbana durabila realizat anterior).

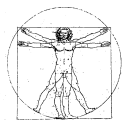
Municipiul Chișinău este capitala Republicii Moldova și cel mai important centru al țării din punct de vedere administrativ, economic, științific și cultural. Este o unitate administrativ-teritorială de nivelul doi, cu statut de regiune de dezvoltare, datorită caracteristicilor sale excepționale.

Ca persoană juridică de drept public, beneficiază de autonomie decizională, organizațională, gestionară și financiară. Modul de organizare și funcționare a autorităților administrației publice ale municipiului Chișinău se reglementează în baza prevederilor Cartei Europene a Autonomiei Locale, ale Legii nr. 436-XVI din 28 decembrie 2006 privind administrația publică locală, și Legii Nr. 136 din 17.06.2016 privind statutul municipiului Chișinău.

Municipiul Chișinău se află în zona centrală a țării, fiind așezat pe marginea pantei de sud-est a Podișului Central al Moldovei, în zona de silvostepă. Este străbătut de râul Bâc, un afluent de dreapta al Nistrului, iar relieful este caracteristic zonei de podiș, fiind deluros, cu pante mici și șesuri înguste de-a lungul văilor, aspect care influențează direct planificarea rutieră.

Relieful său este complex, combinând terase și văi. Pe malul drept al Bâcului, orașul se dezvoltă pe terase înalte, separate de valea pârâului Durlești și de alte

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

râpe, precum Malaya Malina, Bolshaya Malina și Muncești. În schimb, malul stâng al râului este format din două terase, una înclinată ușor spre apă, iar cealaltă ridicată la o altitudine între 60 și 90 de metri.

Situat în centrul Republicii Moldova, municipiul Chișinău se învecinează cu cinci raioane din regiunea de dezvoltare Centru: Criuleni, Dubăsari, Anenii Noi, Ialoveni și Strășeni.

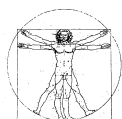
Suprafața teritoriului administrativ al municipiului este de 57336 ha, iar suprafața intravilanului existent este, conform datelor cadastrale, de aproximativ 12297 ha.

Municipiul Chișinău este o unitate administrativ-teritorială de nivelul al doilea, care include în componența sa 18 unități administrativ-teritoriale de nivelul întâi, stabilite în Legea nr. 764-XV din 27 decembrie 2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova.

Orașul Chișinău este împărțit în cinci sectoare (Botanica, Buiucani, Centru, Ciocana și Rîșcani).

Conform datelor Departamentului Național de Statistică a Republicii Moldova, la data de 1 ianuarie 2024, populația prezentă a mun. Chișinău a constituit 665 mii locuitori, inclusiv a orașului Chișinău 546 mii locuitori.

Potrivit ultimului recensământ, structura etnică a populației este preponderent moldovenească/română (81,6%), urmată de ruși (9,3%) și ucraineni (5,9%).



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

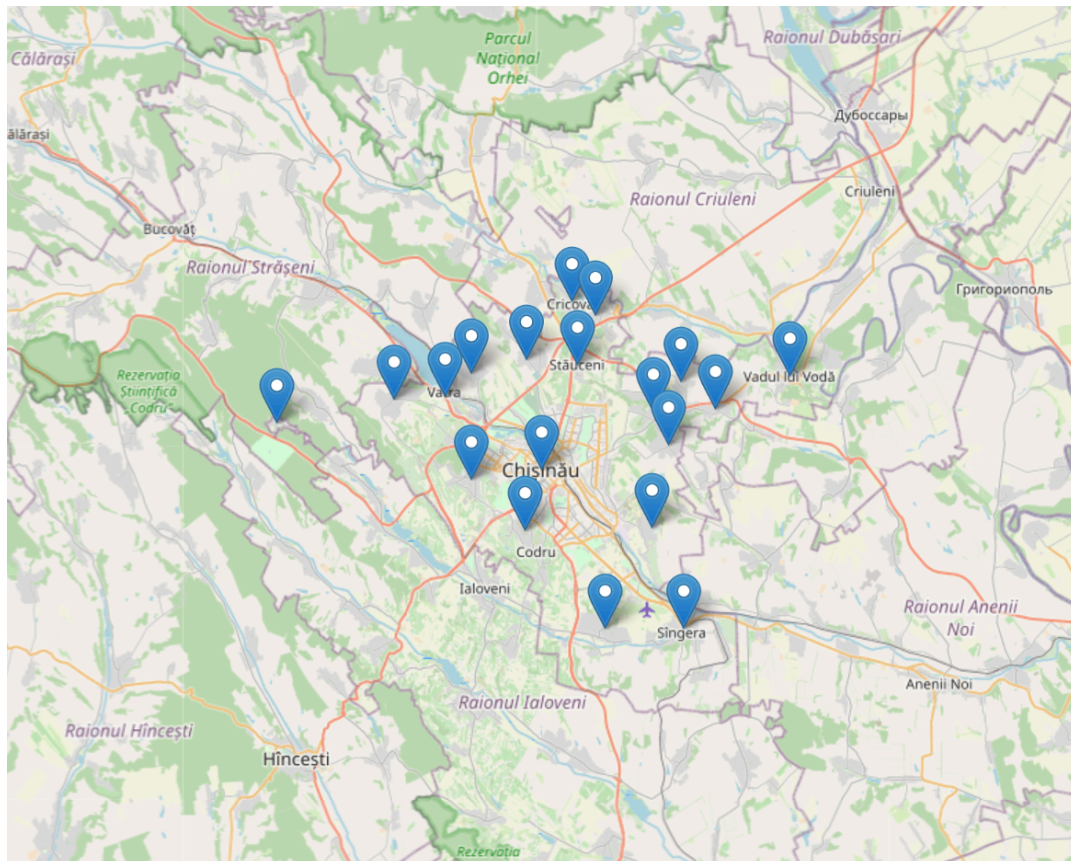
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

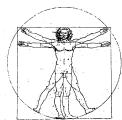
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR



Amplasarea Municipiului Chișinău, Sursa: alegeri.md

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

1.8. Corelarea cu prevederile principalelor documente de rang superior

Documente cu elemente de planificare a circulației:

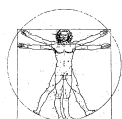
- Strategia Națională de Dezvoltare Regională a Republicii Moldova 2022-2028 (notată în prezenta lucrare SNDR 2022-2028)
- Strategia pentru dezvoltarea socio-economică spațială a municipiului Chișinău (SDSE Chisinau)
- Planul urbanistic general (PUG)
- Planul urbanistic zonal (PUZ)
- Planuri urbanistice de detaliu (PUD)

Prevederile acestor documentații cu referire la dezvoltarea căilor de comunicație aferente Orașului Chișinău sunt prezentate, pe scurt în tabelul următor:

Chișinăul se bucură de o accesibilitate extinsă la nivel național și internațional, atât pe cale rutieră, cât și feroviară și aeriană. Orașul este un nod rutier principal, conectând Moldova de țările din Europa Centrală și de Sud printr-un coridor paneuropean de transport. Autobuzele asigură legături cu o gamă largă de orașe din Ucraina, România, Rusia, Belarus și alte țări europene, însă traficul rutier este supraaglomerat, cu un număr de mașini de cinci ori mai mare decât capacitatea infrastructurii.

Pe de altă parte, deși infrastructura feroviară leagă Chișinăul de destinații importante precum Moscova, București și Iași, aceasta este într-o stare de degradare, iar transportul feroviar este puțin atractiv pentru public. Potențialul transportului feroviar ar putea fi valorificat prin reformarea rutelor suburbane, ceea ce ar crește valoarea terenurilor din apropierea gărilor.

De asemenea, Chișinăul dispune de un aeroport internațional modern, care deservește zboruri regulate și charter către 40 de destinații în Europa și Orientul Mijlociu. Datorită investițiilor și modernizării, numărul de pasageri a crescut semnificativ, chiar și în contextul în care majoritatea turiștilor străini sosesc pe cale terestră.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

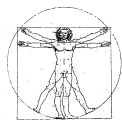
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Tabel nr. 1 - Prevederi aplicabile din documentații de urbanism

Tipul documentației	Prevederi
SNDR 2022-2028	Deși nu sunt detaliate ca o listă exhaustivă, documentul menționează intervenții la nivel de regiuni pentru îmbunătățirea infrastructurii de bază (apă, canalizare, drumuri) și dezvoltarea infrastructurii de suport pentru afaceri (incubatoare, parcuri industriale, ZEL-uri). Acestea vor fi specificate în Programele Operaționale Regionale (POR) pentru RD Centru.
SDSE Chisinau	- Reconstrucția complexului de comunicații și transport. - Organizarea legăturilor de transport directe între sectoarele orașului, ocolind centrul istoric. - Dezvoltarea transportului public cu prioritate față de cel privat. - Reabilitarea rețelei rutiere, punând accentul pe eficiența utilizării și pe introducerea unui sistem modern de control al traficului. - Crearea de noi și reconstrucția traseelor existente pentru pietoni și bicicliști. - Introducerea unui sistem modern de control al traficului. - Introducerea infrastructurii pentru ciclism, cu respectarea normelor de siguranță. - Modernizarea sistemului de transport public existent. - Dezvoltarea transportului electric, inclusiv prin crearea de stații de încărcare pentru vehicule electrice.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. Contextul socio-economic și identificarea principalelor zone generatoare de trafic

Cunoașterea aspectelor socio-economice și a tendințelor viitoare în acest domeniu, facilitează estimarea creșterilor de trafic și îmbunătățește prognozarea și pregătirea soluțiilor pentru tendințele pe următorii 10-15 ani.

2.1.1. Contextul socio-economic

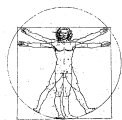
În cadrul studiului de circulație, ca studiu de fundamentare, contextul socio-economic existent și preconizat, vizează maparea nivelului actual de dezvoltare economică a localității, precum și identificarea dinamicii activităților care se desfășoară în municipiul Chișinău, respectiv tendințele viitoare.

Structura economică, socială și situația demografică a municipiului Chișinău au evoluat constant, schimbând implicit și cerințele locuitorilor privind calitatea vieții și standardele de infrastructură publică.

Cu toate acestea, nerealizarea prevederilor Planului Urbanistic General (PUG) — în special cele referitoare la infrastructura de transport, infrastructura tehnico-edilitară, transportul public și amenajarea spațiilor publice — coroborată cu lipsa unor programe complexe de dezvoltare, a avut două consecințe majore: agravarea situației economice la nivel local și scăderea nivelului calității vieții pentru locuitori.

Mai mult, sistematizarea teritorială actuală a orașului nu este aliniată la standardele de calitate a teritoriilor urbanizate stipulate în documente internaționale și europene recente, precum Noua Agendă Urbană a UE (Conferința de la Amsterdam, 2016) și Noua Agendă Urbană HABITAT III (Conferința ONU, 2016).

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Această disfuncționalitate este accentuată și de faptul că o serie de documente urbanistice elaborate pentru localitățile din componența municipiului Chișinău nu au fost corelate cu prevederile directe ale PUG-ului principal.

Natura socio – economică influențează semnificativ circulația rutieră, atât a persoanelor cât și a mărfurilor.

În funcție de tendințele de dezvoltare ale zonei UAT-ului Chișinău, dar și a UAT-urilor din imediata vecinătate, e nevoie să se pregătească trama stradală, în zonele propuse spre dezvoltare, pentru toate tipurile de transport, în așa fel încât să facă față cât mai bine nevoilor actuale și din viitorul apropiat, respectiv perspectiva de dezvoltare observată.

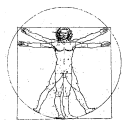
Analiza situației actuale din Chișinău relevă un oraș cu un potențial de dezvoltare notabil, dar care se confruntă cu provocări structurale și operaționale majore, în special în contextul mobilității urbane și al planificării spațiale.

În prezent, principalul document strategic care reglementează dezvoltarea teritoriului municipității este Strategia de dezvoltare a teritoriului municipiului Chișinău, în cooperare cu PNUD Moldova (Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare) aprobat în 2007 și este singurul document care stabilește legături în domeniul dezvoltării teritoriale între Consiliul municipal Chișinău și administrațiile publice ale suburbiilor.

Conform surselor oficiale, o analiză realizată de Institutul Municipal "Chișinăuproiect" în 2016 privind implementarea PUG 2007 a scos în evidență un eșec major în atingerea obiectivelor strategice, cu consecințe negative asupra funcționalității urbane și a mediului:

- Realizare Generală Extrem de Scăzută: Mai puțin de 15% din totalul intervențiilor prioritare și al proiectelor propuse în portofoliul PUG au fost realizate.
- Dezvoltare Locativă Neconformă: Peste 3 milioane m² de spațiu locativ au fost construite în perimetrul construcțiilor existente, contrar prevederilor

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

PUG, care vizau valorificarea terenurilor noi (agricole). Această densificare necontrolată a generat disfuncționalități urbane adiționale.

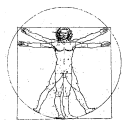
- **Infrastructura de Transport Blocată:** Peste 90% din propunerile esențiale privind dezvoltarea rețelei de drumuri și străzi au rămas nerealizate, la fel ca și majoritatea propunerilor pentru dezvoltarea sistemului de parcuri și parcaje.
- **Eșecul Modelului Policentric:** Obiectivul de creare a unei structuri policentrice (dezvoltarea de poli și centre administrativ-sociale în afara centrului) a fost implementat într-o proporție nesemnificativă, menținând presiunea asupra zonei centrale.
- **Dezvoltare Economică și Mediu:** Implementarea proiectelor de dezvoltare economică a fost extrem de redusă. Totodată, indicii de poluare a mediului au degradat continuu pe parcursul perioadei de implementare a PUG, contrazicând țintele ecologice prognozate.

Economie:

Din punct de vedere socio-economic, Chișinăul se impune ca principalul motor economic și centru administrativ al Republicii Moldova, concentrând o mare parte din activitățile economice, științifice și culturale.

Aceasta se reflectă în indicatori economici, cum ar fi Produsul Regional Brut (PRB) per locuitor, care este de aproape cinci ori mai mare în municipiul Chișinău decât în restul țării. O astfel de discrepanță nu doar că afectează competitivitatea națională, dar și perpetuează o migrație internă și externă semnificativă. Infrastructura, deși se investește în ea, rămâne subdezvoltată. Un exemplu relevant este nivelul de acoperire cu servicii de canalizare, care în 2020 era de doar 11,6% în regiunea Nord și 14,2% în regiunea Sud, mult sub ținta națională de 75% pentru anul 2026.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Există o viziune clară de a transforma zonele industriale ineficiente în spații multifuncționale și de a dezvolta clustere economice noi, cum ar fi cel IT din Stăuceni, dar aceste inițiative necesită o integrare eficientă în sistemul de transport.

Municipiul Chișinău a devenit un pol de atracție major, dovadă fiind creșterea ponderii populației sale de la circa 18% la începutul anilor 2000 la 23,5% în 2019, cu așteptarea de a depăși pragul de 25% din totalul populației Republicii Moldova.

Această dinamică este susținută de o creștere demografică explozivă în suburbii, care, în unele cazuri, a depășit 35-40%, remarcându-se orașele Durlăști, Ialoveni, Codru, Cricova și comunele Stăuceni, Băcioi și Trușeni, toate ajungând la populații de peste 10-20 de mii de locuitori.

Ritmul rapid de dezvoltare este confirmat și de faptul că peste 75% din totalul investițiilor naționale în construcții locative din ultimii cinci ani s-au concentrat în municipiul Chișinău. Consecința directă a acestei expansiuni rapide este supraîncărcarea sistemelor de utilități publice și implicit, creșterea semnificativă a costurilor de întreținere a acestor sisteme.

Infrastructură:

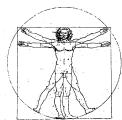
Infrastructura municipiului, în ciuda faptului că a beneficiat de modernizări, este sub presiunea unei dezvoltări rapide și neplanificate a parcului auto, care depășește cu mult capacitatea rețelei rutiere existente.

Turism:

Turismul, deși în creștere, este obstrucționat de lipsa unei infrastructuri bine coordonate și de un sistem de transport public care să faciliteze accesul spre punctele de interes.

În privința turismului, Chișinăul deține un potențial nevalorificat. Deși orașul atrage un număr mare de vizitatori, majoritatea sunt din țările vecine, iar scopurile

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

vizitelor sunt adesea legate de afaceri, nu de agrement. Infrastructura hotelieră, deși a cunoscut o creștere, are o rată de ocupare modestă, de aproximativ 23% în 2017.

Mediu:

În ceea ce privește mediul, calitatea vieții urbane este afectată de poluare și de presiunea asupra spațiilor verzi, iar problemele majore ale râului Bâc și ale gestionării deșeurilor necesită o abordare integrată și o modernizare urgentă a sistemului de utilități.

Educație:

Conform datelor existente, sistemul de educație din Chișinău se confruntă cu o scădere alarmantă a numărului de studenți în învățământul superior, o tendință care persistă de 12 ani consecutiv.

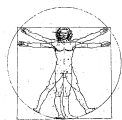
Astfel, dacă în anul de studii 2010-2011 existau aproximativ 108.000 de studenți, în 2017-2018 numărul acestora a scăzut la puțin peste 65.000. Această depopulare a universităților, alături de plecarea a aproximativ 23% dintre profesori în ultimii ani, ridică semne de întrebare serioase cu privire la capacitatea orașului de a-și menține capitalul uman calificat.

O altă problemă majoră este repartizarea inegală a instituțiilor de învățământ, care lasă 48% din teritoriile rezidențiale ale municipiului fără acces la obiective de infrastructură socială, cum ar fi școlile.

Mai mult, 63% din teritoriile rezidențiale nu sunt asigurate cu instituții de educație timpurie, ceea ce subliniază o discrepanță majoră între nevoile populației și infrastructura existentă.

Sănătate și asistență socială:

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Domeniul sănătății este caracterizat de un nivel insuficient al bazei materiale și tehnice a instituțiilor medicale, chiar dacă este considerat destul de ridicat comparativ cu alte zone. Concentrarea unităților de asistență medicală într-o anumită zonă a orașului creează dificultăți de acces pentru locuitorii din suburbii, iar timpul de sosire a ambulanței crește din cauza supraaglomerării traficului. Se constată o scădere a numărului de medici și de personal paramedical, precum și a numărului de paturi de spital pe cap de locuitor, ceea ce indică o presiune sporită asupra sistemului medical. În ciuda faptului că salariile din sănătate și protecție socială sunt relativ competitive față de cele din Ucraina, ele rămân cu mult sub cele din România, un factor care contribuie la migrația personalului calificat.

Protecție civilă:

Riscurile seismice și cele legate de mediu reprezintă o amenințare constantă pentru infrastructura Chișinăului. Orașul se află într-o zonă seismică activă, iar prognozele indică posibile cutremure de până la 7 grade pe scara Richter, cu excepția zonei de sud-vest a țării, unde se pot produce seisme de până la 8 grade. O provocare suplimentară este reprezentată de riscul de inundații ale râului Bâc și ale afluenților săi, care afectează zonele joase și pajiștile inundabile. Eforturile de prevenire a dezastrelor, precum pregătirea unei hărți de zonare seismică, sunt considerate esențiale.

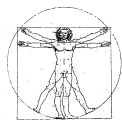
Administrație locală:

Primăria este preocupată de dezvoltarea orașului și de atragerea de investiții.

Administrația locală se confruntă cu o lipsă de resurse financiare pentru implementarea planurilor strategice de dezvoltare.

Bugetul orașului este puternic dependent de transferurile de la bugetul de stat, iar pierderile anuale din cauza utilizării ineficiente a terenurilor publice sunt

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

estimate la aproximativ 130 de milioane de lei. În plus, se remarcă o lipsă de coerență între reglementările urbanistice și nevoile reale ale orașului, ceea ce a dus la o dezvoltare haotică și la construcții neautorizate.

O altă problemă identificată este necesitatea unui cadru legal mai clar pentru a asigura o mai bună colaborare între autoritățile locale și dezvoltatorii privați, care ar trebui să contribuie la crearea de infrastructură socială și de transport în noile zone rezidențiale.

Concluzii:

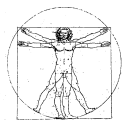
Orașul Chișinău are un context socio-economic complex, cu puncte tari și puncte slabe. Principalele provocări țin de:

- Menținerea și atragerea populației tinere
- Dezvoltarea economică durabilă
- Îmbunătățirea infrastructurii
- Protejarea mediului
- Creșterea calității vieții cetățenilor

Prin valorificarea oportunităților și prin implicarea activă a autorităților locale și a comunității, Chișinău are potențialul de a deveni un oraș prosper și atractiv.

Chișinăul se află însă într-o etapă critică, în care modelul său de dezvoltare monopolară și lipsa de investiții direcționate strategic subminează potențialul de creștere durabilă.

Migrația tinerilor calificați, problemele demografice și subfinanțarea cronică a sectoarelor vitale precum sănătatea și educația creează un cerc vicios. Pentru a depăși aceste provocări, este necesară o schimbare de paradigmă. Aceasta implică o alocare mai judicioasă a resurselor, o planificare urbană integrată care să prevină extinderea haotică, și o reformă a administrației locale pentru a o face mai eficientă și transparentă.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

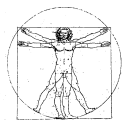
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

De asemenea, trebuie luate măsuri proactive pentru a face față riscurilor de mediu și de protecție civilă, esențiale pentru siguranța și bunăstarea cetățenilor.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.1.2. Distribuția spațială a zonelor cu densitate ridicată a locuirii

O analiză a distribuției spațiale a zonelor cu densitate ridicată a locuirii în Chișinău, din perspectiva de mobilitate urbană, se concentrează pe modul în care această densitate generează cerere de transport și afectează performanța rețelei rutiere și a transportului public.

Pe baza documentelor oficiale disponibile și a cunoștințelor generale despre dezvoltarea urbană a Chișinăului, distribuția spațială a zonelor cu densitate ridicată a locuirii nu se limitează doar la centru, ci este extrem de pronunțată în sectoarele periferice dezvoltate post-sovietic, care funcționează ca zone-dormitor.

În esență, distribuția spațială a locuirii în Chișinău transformă problemele de urbanism (densitate mare, structură radială) în probleme de inginerie a traficului (saturație cronică, siguranță rutieră scăzută).

Zonele cu densitate ridicată din Chișinău sunt concentrate în principal în **centrul orașului** și în zonele cu cartierele de blocuri.

Structura urbană a Chișinăului este una policentrică, dar cu un nucleu dominant, unde se concentrează majoritatea activităților și serviciilor. Densitatea populației variază considerabil între sectoarele orașului, de la 165,6 loc./ha în Botanica la 91,6 loc./ha în Centru.

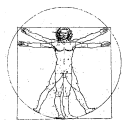
Această distribuție inegală a densității se suprapune cu o distribuție haotică a locuințelor nou-construite, care adesea nu este însoțită de dezvoltarea infrastructurii sociale și de transport necesare.

Drept exemplu, se menționează că 48% din teritoriile rezidențiale ale municipiului nu sunt asigurate cu instituții de educație.

Centrul orașului:

- Aici se află majoritatea hotelurilor, restaurantelor, magazinelor și instituțiilor publice.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Densitatea ridicată este determinată de numărul mare de turiști și de activitățile economice intense.
- Clădirile sunt în general înalte, cu o arhitectură specifică perioadei interbelice.
- Străzile sunt înguste și aglomerate, mai ales în sezonul turistic.

Zona de sud:

- Aici se află cartierele de blocuri, construite în perioada comunistă.
- Densitatea ridicată este determinată de numărul mare de locuitori.
- Clădirile sunt în general blocuri cu 4-10 etaje, cu o arhitectură tipică perioadei respective.
- Spațiile verzi sunt limitate, iar locurile de parcare sunt insuficiente.

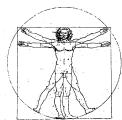
Alte zone cu densitate ridicată sunt stațiile de cale ferată de pe teritoriul municipiului, densitate determinată de traficul de călători și de activitățile comerciale.

Conform Strategiei de Dezvoltare a Chișinăului, distribuția spațială a locuirii se caracterizează printr-o supra-concentrare de masă critică în interiorul perimetrului de construcții existente. S-a constatat că peste 3 milioane m² de spațiu locativ au fost construite prin densificarea necontrolată a zonelor deja dezvoltate (PUG 2007), contrar prevederilor inițiale care vizau extinderea pe terenuri noi.

Această densificare internă a generat disfuncționalități urbane adiționale, punând o presiune excesivă asupra capacității portante a infrastructurii urbane existente.

Obiectivul strategic de creare a unei structuri policentrice (decentralizarea polilor de dezvoltare și a centrelor administrativ-sociale) a fost implementat într-o

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

proporție nesemnificativă. Prin urmare, densitatea funcțională și cea rezidențială mențin o dependență critică de zona centrală.

Concomitent, municipiul se confruntă cu o creștere demografică explozivă în localitățile suburbane adiacente (ex. Codru, Durlești), unde investițiile în construcții locative sunt concentrate (peste 75% din totalul național). Această expansiune periferică, cuplată cu eșecul creării de poli secundari, exacerbează problema fluxurilor masive de navetă care converg zilnic pe magistralele radiale ale orașului, ducând la saturația cronică a rețelei de transport.

Densitatea ridicată a populației și a construcțiilor în anumite zone ale orașului Chișinău poate crea probleme legate de trafic, poluare și lipsa spațiilor verzi.

Este important ca autoritățile locale să ia măsuri pentru a gestiona aceste probleme și pentru a asigura o dezvoltare urbană durabilă.

Zone turistice și de agrement

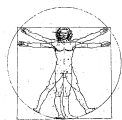
Zone de agrement

- Parcul Ștefan cel Mare și Sfânt
- Parcul Dendrologic
- Parcul de distracții „Valea Morilor”
- Parcul „Valea Trandafirilor”
- Grădina Academiei de Științe a Moldovei
- Promenada pietonală în centrul istoric al orașului

Muzee, monumente și complexe memoriale

- Complexul memorial „Eternitate”
- Muzeul de Etnografie și Istorie Naturală a Moldovei
- Muzeul Național de Arheologie și Istorie

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Muzeul de Istorie al orașului
- Casa-Muzeu A. Pușkin
- Monumentul domnitorului Ștefan cel Mare și Sfânt
- Arcul de Triumf
- Cimitirul Evreiesc și ruinele sinagogii
- Cetatea Soroca (deși situată în afara mun. Chișinău, este un reper cultural major)

Obiective religioase importante

- Catedrala Nașterea Domnului
- Mănăstirea Ciuflea
- Mănăstirea Sfântul Teodor Tirion

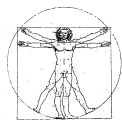
2.1.3. Distribuția spațială a generatorilor de trafic (centre de interes)

Identificarea principalelor funcțiuni ale localității – actuale, constituite – care atrag fluxuri de trafic (generatorii de trafic) precum și zonele cu viitoare reglementări urbanistice prin care se permite dezvoltarea unor funcțiuni de comerț-servicii reprezintă primul pas.

Principalii generatori de trafic în Chișinău sunt centrele comerciale, zonele industriale și sediile instituțiilor publice, concentrate în special în zona centrală. Supraaglomerarea este o problemă majoră pe artere precum bulevardul Ștefan cel Mare, strada Ismail și strada Ciuflea.

Un alt factor contributor este creșterea constantă a numărului de autoturisme, care depășește de cinci ori capacitatea rețelei rutiere planificate inițial.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Distribuția spațială a Chișinăului reflectă un model de dezvoltare în care zonele cu densitate ridicată de locuire, în special cele adiacente centrului istoric și marile cartiere de blocuri, acționează ca generatori majori de trafic.

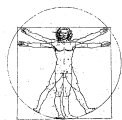
Centrul orașului, principala zonă comercială și turistică, atrage un volum imens de vehicule, exacerband problema traficului și a parcarilor. Concepția de management al parcarilor recunoaște că spațiile de parcare în sine devin generatoare de trafic, iar lipsa unei politici coerente în acest domeniu contribuie la blocaje și la o utilizare inefficientă a spațiului urban.

Generatorii de trafic sunt distribuiți inegal, cu o concentrare mare în zona centrală, dar și cu poli de atracție în suburbii, care nu sunt deserviți corespunzător de transportul public.

Din punct de vedere al mobilității urbane, se identifică următoarele probleme:

- Generare de trafic unidirecțional: Dezvoltarea rezidențială determină un flux masiv și unidirecțional de navetă în orele de vârf, de la periferie spre Centru (locuri de muncă, servicii) dimineața, și invers seara.
- Problema magistralelor radiale: Deoarece rețeaua stradală este predominant radială și conexiunile tangențiale sunt slabe, toate fluxurile masive din zonele cu densitate ridicată (ex: Ciocana, Botanica, Buiucani) converg pe aceleași magistrale principale supra-solicitate (B-dul Dacia, Str. Alecu Russo, Str. Alba Iulia), ducând la saturația cronică a acestora.
- Presiune asupra centrelor de atracție: Deși zona centrală nu este întotdeauna cea mai densă din punct de vedere al blocurilor, densitatea de locuire (cuplate cu densitatea funcțională – birouri, servicii) este mare. Aceasta creează o presiune constantă de trafic pe străzile secundare și reduce drastic capacitatea de a introduce măsuri de calmare a traficului fără a reloca o parte din trafic.
- Disputa spațiului: Densitatea locuirii, combinată cu infrastructura comercială, exacerbează criza parcarilor. Populația densă necesită locuri de parcare, dar spațiul

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

fizic nu este disponibil, forțând staționarea pe carosabil și trotuare, ceea ce reduce eficiența rețelei rutiere existente.

- Cerere concentrată: Zonele cu locuințe de înaltă densitate (cum ar fi Buiucani, Ciocana, Botanica) sunt, în mod logic, cele care generează cea mai mare cerere de transport public.

- Ineficiența flotei de transport în comun: Ineficiența percepută a transportului în comun (flotă învechită, frecvență inadecvată, lipsa benzilor dedicate) face ca locuitorii din aceste zone să apeleze la transportul individual (mașini personale sau taxiuri/ridesharing), mutând astfel sarcina de la transportul public la rețeaua rutieră și sporind ambuteiajele.

- Lipsa planificării integrate: Conform documentelor, dezvoltarea s-a realizat pe o schemă radială, iar legăturile între masivele vecine (zonele dense învecinate) au rămas nedezvoltate.

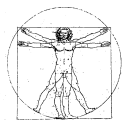
Subliniem astfel necesitatea elaborării unui plan de mobilitate urbană (PMUD) strâns integrat cu obiectivele de dezvoltare spațială (PUG/PUZ).

Propunerea de a utiliza zonele industriale dezafectate pentru proiecte rezidențiale trebuie însoțită de obligația dezvoltatorilor de a contribui la crearea de infrastructură de transport public și rutieră de capacitate sporită în acele noi zone dense.

În general, ca în majoritatea municipiilor, zonele din Chișinău care se consideră generatori / atractori de trafic, luând în considerare următoarele funcțiuni și intervalele orare în care se exercită presiuni în trafic, sunt:

1. Între orele 7:00 – 9:00 se generează un trafic dinspre cartierele de locuințe spre unitățile de servicii publice sau private, administrative și instituțiile de învățământ din zona centrală a localității, completat de traficul generat de cei care se deplasează spre zona industrială.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

În intervalul 17:00 – 19:00 sensul traficului majoritar își schimbă sensul dinspre zonele industriale și de servicii spre cartierele de locuit.

2. Între orele 9:00 – 10:00, respectiv după ora 18:00 sunt relevante și zonele comerciale și de servicii ca atractori importanți de trafic, datorită intervalelor de timp care se suprapun acestea influențează major traficul din municipiu
3. Zona centrală a municipiului este generatoare constantă de trafic pe timpul zilei, atât datorită atracțiilor turistice, cât și funcțiunilor de interes municipal, aici fiind concentrate principalele instituții publice și de învățământ.

Trebuie luat în considerare modul în care se deplasează populația între aceste intervale, de obicei fiind unul mixt, utilizându-se atât automobilul personal cât și transportul în comun și deplasările pietonale sau cu biciclete.

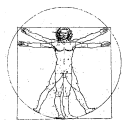
Tot în categoria a 3-a trebuie luate în considerare zonele turistice și de agrement ca zone ce atrag traficul, în special în afara intervalului 8:00 – 16:00 și la sfârșitul de săptămână.

Instituțiile culturale și religioase atrag deplasări ocazionale, care se suprapun peste categoria 1 și 2.

Piețele alimentare și magazinele de cartier au un tipic aparte, ele fiind atractori de trafic care, în cea mai mare parte reduce traficul, locuitorul având acces la ele în apropierea locuinței, lucru care-l poate determina să renunțe la călătorii de lungă durată, prin ambuteiaje, dacă are o sursă a necesităților lui în imediata apropiere.

Desfășurarea **activităților economice** implică generarea de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de marfă (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

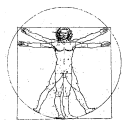
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Există **poli industriali și logistici** care generează un volum mare de trafic, cum ar fi:

- Zona Industrială „Uzinelor” / Ciocana: Un sector istoric industrial major, unde sunt amplasate întreprinderi de producție și depozite mari. Această zonă este un atractor major de trafic de mărfuri.
- Zona Economică Liberă (ZEL) „Expo-Business-Chișinău”: Prima zonă economică liberă a Republicii Moldova, fondată în 1996, amplasată strategic lângă calea ferată și magistrala M3, la 1 km distanță de Aeroportul Internațional Chișinău. Aceasta găzduiește producție (articole din metal, mobilă, sticlă) și servicii (sortare, brokeraj, chirie).
- Parcul Industrial „Tracom”: Unul dintre cele mai mari parcuri industriale din Chișinău, creat pe baza fostei uzine de tractoare.

Există propuse **proiecte strategice de dezvoltare**:

- Business City (Centrul Administrativ): Se propune construirea unui nucleu central de afaceri (oficii de Clasa A, spații expoziționale, apartamente, etc.) care să devină un simbol dominant al municipiului. Locația optimă propusă este în sectorul Râșcani, între râul Bâc și stația feroviară Visterniceni, aproape de centrul orașului.
- Centre Logistice Noi: Se propune amplasarea a două centre logistice pe teritoriul municipiului, care să servească drept platforme pentru:
 - Încărcarea/descărcarea și parcare temporară a vehiculelor de marfă.
 - Funcționarea ca Centru de Comerț Anglo și de Distribuție (CCAD), propus în suburbia Stăuceni, pentru a facilita logistica și vânzarea de produse agricole (legume, fructe).
- Clusterul TI: Extinderea Moldova IT Park, cu propunerea de dezvoltare a unui cluster suplimentar pe teritoriul comunei Stăuceni.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Aceste proiecte vor aduce inevitabil o presiune în plus asupra volumului de trafic din zona Chișinăului.

Zonele comerciale reprezintă puncte de atracție pentru călătoriile locale.

Zonele de retail se concentrează pe marile centre comerciale care acționează ca atractori principali de trafic și consum:

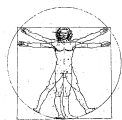
- Shopping MallDova: Unul dintre cele mai mari, concentrează o gamă largă de magazine, servicii și divertisment.
- Atrium: Un alt centru comercial important.
- Grand Hall: Găzduiește numeroase magazine, restaurante și zone de divertisment.
- OASIS Shopping Mall: Situat în sectorul Râșcani, este un centru ultramodern care se distinge prin designul său.
- Port Mall: Recent dezvoltat, se poziționează ca un nou centru de gravitație, incluzând zone extinse de retail, divertisment și un Food Court modern.
- Magazine universale sau specializate: Include unități precum UNIC (Magazinul Universal Central), Family Shopping Center, și magazine mari precum Kaufland, Metro și Maximum, care se specializează pe diferite sectoare (electrocasnice, mobilă, etc.).

Pe lângă centrele comerciale menționate mai sus, în Chișinău există și numeroase magazine independente, buticuri și galerii de artă.

În timpul sezonului turistic, se organizează târguri și expoziții cu produse locale și artizanale.

Centrul Chișinăului concentrează numeroase facilități comerciale, educaționale și culturale, de la centre comerciale moderne la instituții de învățământ de prestigiu.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Unitățile de învățământ sunt poli de atracție și generare a călătoriilor, necesitând o atenție deosebită în ceea ce privește accesibilitatea și siguranța circulației.

Universități de stat importante:

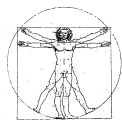
- Universitatea Agrară de Stat din Moldova.
- Universitatea de Stat din Moldova.
- Universitatea Pedagogică de Stat „Ion Creangă”.
- Universitatea Tehnică a Moldovei.
- Universitatea de Medicină și Farmacie „Nicolae Testemițanu”.
- Universitatea de Stat de Educație Fizică și Sport.
- Academia de Studii Economice din Moldova.
- Universitatea de Stat din Tiraspol.
- Academia de Poliție „Ștefan cel Mare”.
- Academia de Muzică, Teatru și Arte Plastice.
- Institutul Militar al Forțelor Armate „Alexandru cel Bun”.
- Institutul de Relații Internaționale din Moldova (IRIM).
- Universitatea de Stat „Dimitrie Cantemir”.

Instituții de învățământ primar și secundar general:

Chișinăul, conform datelor pentru anul 2019, dispune de 98 de instituții de învățământ primar și secundar general (gimnazii și licee). Distribuția acestora pe sectoare este următoarea:

- Centru: 28 de instituții.
- Botanica: 27 de instituții.
- Buiucani: 12 instituții.
- Ciocana: 23 de instituții.
- Râșcani: 8 instituții.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pe lângă școli, în municipiu funcționează 13 instituții sportive și 13 instituții extracurriculare, inclusiv 11 școli de artă (cinci în oraș și șase în suburbii).

Este important să se asigure accesibilitatea și siguranța în zonele cu unități de învățământ, pentru a facilita accesul elevilor și a crea un mediu sigur pentru aceștia.

2.1.4. Zone în proces de extindere/evoluție a țesutului urban

Primul pas în estimarea evoluției țesutului urban îl constituie identificarea zonelor de locuire, pentru a înțelege relațiile spațiale de mișcare în cadrul localității. Localizarea lor și identificarea principalelor zone funcționale (generatori / atractori de trafic) conduc ulterior la determinarea celor mai utilizate direcții și artere pentru deplasarea în municipiu, dar și între municipiu și UAT-urile din vecinătate.

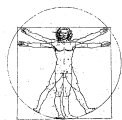
Orașul se extinde rapid, în special în zonele industriale care sunt supuse reamenajării și în suburbiile din apropiere.

Această expansiune, însă, nu este întotdeauna susținută de o planificare riguroasă a infrastructurii. Se remarcă o abordare reactivă, în care infrastructura socială și rutieră se construiește ulterior dezvoltării rezidențiale.

Pentru a gestiona această extindere, este imperativă o strategie care să prioritizeze transportul public, să modernizeze rețeaua rutieră și să integreze noile zone de locuințe și afaceri într-un sistem de transport eficient, bazat pe o abordare de mobilitate durabilă, care să reducă dependența de autoturismul personal și să îmbunătățească calitatea vieții urbane.

Este de remarcat că obiectivul principal al Strategiei de Dezvoltare Spațială a Chișinăului nu este extinderea teritorială necontrolată, ci consolidarea și densificarea inteligentă în cadrul intravilanului existent, în paralel cu dezvoltarea organică a zonelor periferice și suburbane pentru a le integra funcțional.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

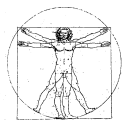
Astfel, se dorește dezvoltarea funcțională a orașului prin atragerea la dezvoltare a terenurilor din intravilan care sunt subutilizate sau degradate și transformarea zonelor existente (crearea de **zone cu funcție mixtă** în locul celor strict rezidențiale sau industriale, reamenajarea zonelor din apropierea căilor ferate pentru a servi ca noduri intermodale și spații de afaceri cum e cazul proiectului Business City la Visterniceni/Râșcani, reamenajarea intensivă a zonelor cu **fond locativ vechi** (ex. cartierele construite în anii '60-'70), în vederea creșterii densității și a calității vieții, fără a consuma teren nou).

Zonele cu cea mai mare creștere demografică și de construcții locative se află în localitățile suburbane, care necesită integrare funcțională, mai degrabă decât absorbție teritorială.

Localitățile cu cea mai mare creștere demografică (de peste 35-40%), care acționează ca zone de expansiune rezidențială sunt Durlești, Ialoveni, Codru, Cricova, Stăuceni, Băcioi, Trușeni.

Strategia vizează dezvoltarea acestor suburbii în centre de sine stătătoare (mici „poli” economici și sociali) pentru a reduce dependența navetiștilor de Centrul Chișinăului

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.2. Caracterizarea sistemului de circulații

Chișinăul este un nod important de transport la nivel național și internațional. Acesta este traversat de un coridor paneuropean de transport care leagă Helsinki de Alexandroupolis.

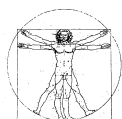
Rețeaua rutieră a Chișinăului este un sistem liniar, având ca artere principale autostrada E581, autostrada Balcanică, Strada Calea Orheiului, autostrada Hîncești, strada Vadul lui Vodă, strada Grenoble, strada Drumul Bachoyului și autostrada Munchestskoe-Dacia. Arterele principale de transport ale orașului sunt bulevardele Ștefan cel Mare, Decebal, Mircea cel Bătrân și străzile Ismail, Calea Ieșilor și Alecu Russo. Această structură, inițial concepută să gestioneze un volum mai mic de trafic, se confruntă astăzi cu o supraaglomerare intensă, fiind depășită de un număr de autoturisme de aproximativ cinci ori mai mare decât capacitatea sa planificată.

Traficul rutier este extrem de congestionat în orele de vârf, în special pe străzi precum Ismail, Ciuflea, Tighina și bulevardul Dacia. Pe lângă congestionare, o altă problemă majoră este lipsa acută de locuri de parcare, care nu satisface nevoile proprietarilor de automobile și contribuie la blocarea arterelor de circulație. Situația este agravată de utilizarea inefficientă a spațiilor de parcare existente și de un cadru legal incomplet, care duce la o pierdere anuală estimată de 130 de milioane de lei din cauza gestionării defectuoase a terenurilor.

2.2.1. Relații de circulație ale Orașului Chișinău în contextul spațial

Legăturile rutiere se extind către orașe din Ucraina, România, Rusia, Belarus și alte țări europene.

Legătura feroviară există cu orașe precum Moscova, București și Iași, dar infrastructura feroviară este într-o stare avansată de deteriorare, iar transportul feroviar suburban este redus.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

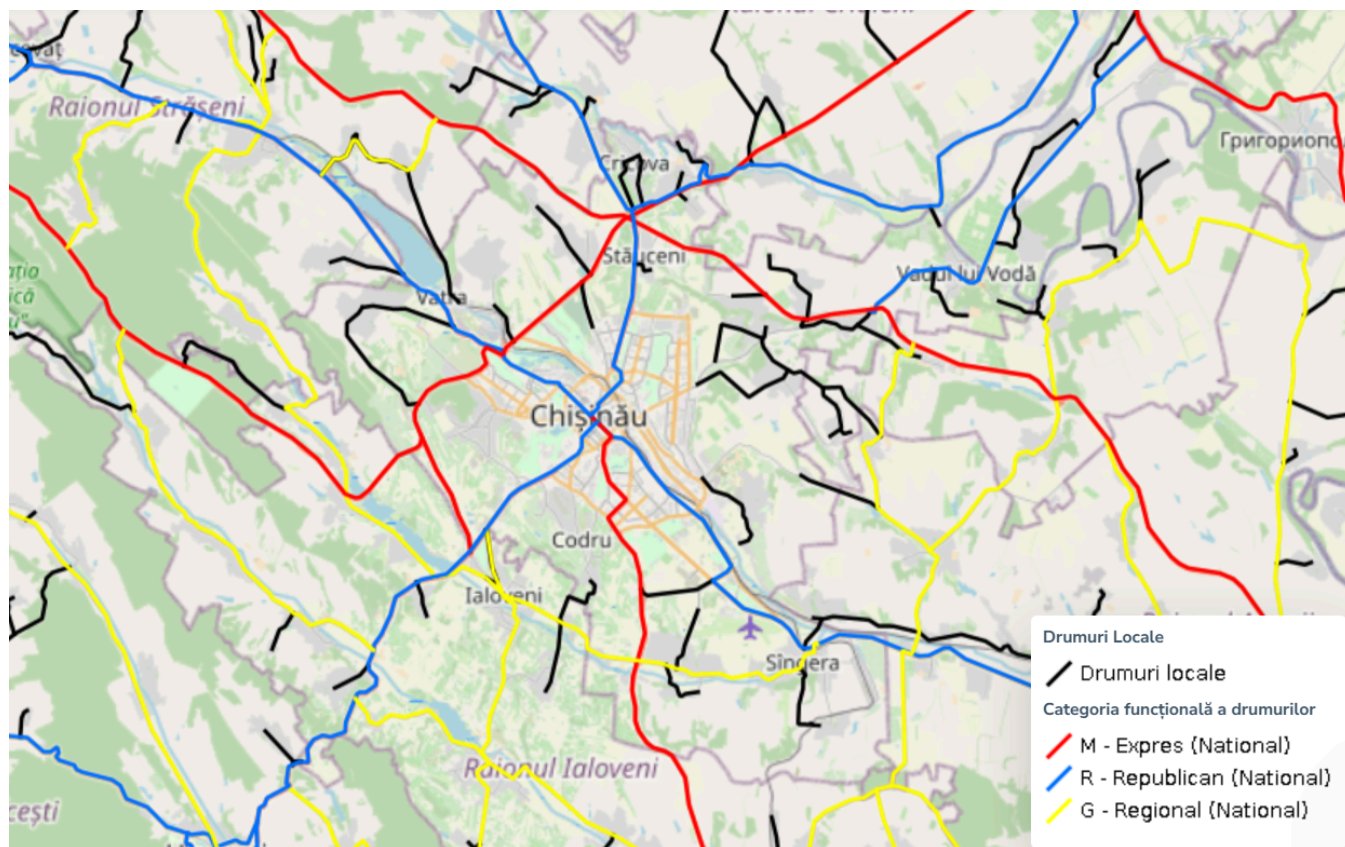
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

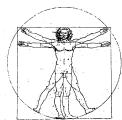
Chișinăul reprezintă un nod de transport central la nivel național, unde converg majoritatea rutelor principale din Republica Moldova. Sistemul său de circulație internă este marcat de o densitate redusă a rețelei stradale în raport cu standardele europene ($0,73 \text{ km/km}^2$), ceea ce, combinat cu o creștere rapidă a parcului auto, a dus la o supraaglomerare cronică, în special în orele de vârf. Lipsa unui sistem coerent de parări și o rețea de transport public, deși extinsă (troleibuze, autobuze, microbuze), cu o flotă învechită și subfinanțată, agravează problemele de mobilitate urbană.



Reteaua de drumuri din zona Chișinăului, Sursa: <https://harta.asd.md/>

La nivel european, Chișinăul este integrat în rețeaua de transport prin coridoare rutiere și feroviare care îl leagă de centre importante din țările vecine. Orașul este situat pe coridorul paneuropean de transport care leagă Helsinki de

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Alexandroupolis, iar prin rute rutiere și feroviare are conexiuni cu orașe cheie din România (București, Iași), Ucraina (Odesa, Kiev) și Rusia (Moscova).

Deși această conectivitate rutieră este eficientă, infrastructura feroviară este subdezvoltată și într-o stare de deteriorare, limitând astfel potențialul transportului pe șină ca alternativă la cel rutier.

În ceea ce privește transportul aerian, Aeroportul Internațional Chișinău a înregistrat o creștere semnificativă a traficului, deserving zboruri către 40 de destinații europene și din Orientul Mijlociu, ceea ce îl poziționează ca un punct de intrare important în regiune.

Conexiunea orașului Chișinău la rețeaua europeană de transport este esențială pentru dezvoltarea economică și turistică a orașului. Datorită acestor rute, Chișinău este accesibilă turiștilor și oamenilor de afaceri din întreaga Europă. De asemenea, conexiunile la rețeaua europeană de transport facilitează comerțul și schimburile economice cu alte țări.

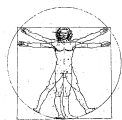
În rezumat, Chișinăul are o poziție strategică avantajoasă la intersecția rutelor naționale și europene. Cu toate acestea, relația sa de circulație este dezechilibrată: infrastructura rutieră locală este suprasolicitată, transportul public este sub presiune, iar potențialul transportului feroviar rămâne neexploatat. O soluție viitoare ar trebui să se bazeze pe o abordare de mobilitate durabilă, care să combine modernizarea transportului public, dezvoltarea rețelei de biciclete și optimizarea managementului traficului pentru a reduce dependența de automobilul personal și a îmbunătăți fluxul de circulație atât în interiorul orașului, cât și în raport cu rețeaua europeană.

Municipiul Chișinău face parte din Regiunea de Dezvoltare Centru.

2.2.2. Configurația spațială a sistemului de străzi

Rețeaua de transport urban a Chișinăului este caracterizată ca fiind liniară.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Accesul în municipiu se realizează printr-o rețea de artere principale și bulevarde, esențiale pentru circulație, printre care: Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt, Bulevardul Decebal, Bulevardul Mircea cel Bătrân și Strada Industrială.

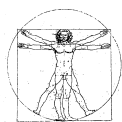
Principalul nod rutier al țării, Chișinău, servește drept punct de intersecție pentru toate autostrăzile republicii, inclusiv pentru coridorul de transport paneuropean E581.

Axa principală de planificare a orașului se desfășoară de-a lungul râului Bâc, cu toate străzile orientate latitudinal adaptându-se la cursul acestuia.

Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt este considerat principala arteră a orașului, iar majoritatea rutelor de troleibuz utilizează această magistrală.

Din punct de vedere istoric, planul general al Chișinăului aprobat în 1834 a stabilit o grilă dreptunghiulară de străzi largi.

Se observa o supraaglomerare a rețelei stradale, cauzată de un număr de autovehicule mult superior capacității planificate, ceea ce generează aglomerații și îngreunează logistica. Lipsa parcajelor pe stradă, în special la orele de vârf, contribuie, de asemenea, la congestionarea traficului și la scăderea vitezei de circulație.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

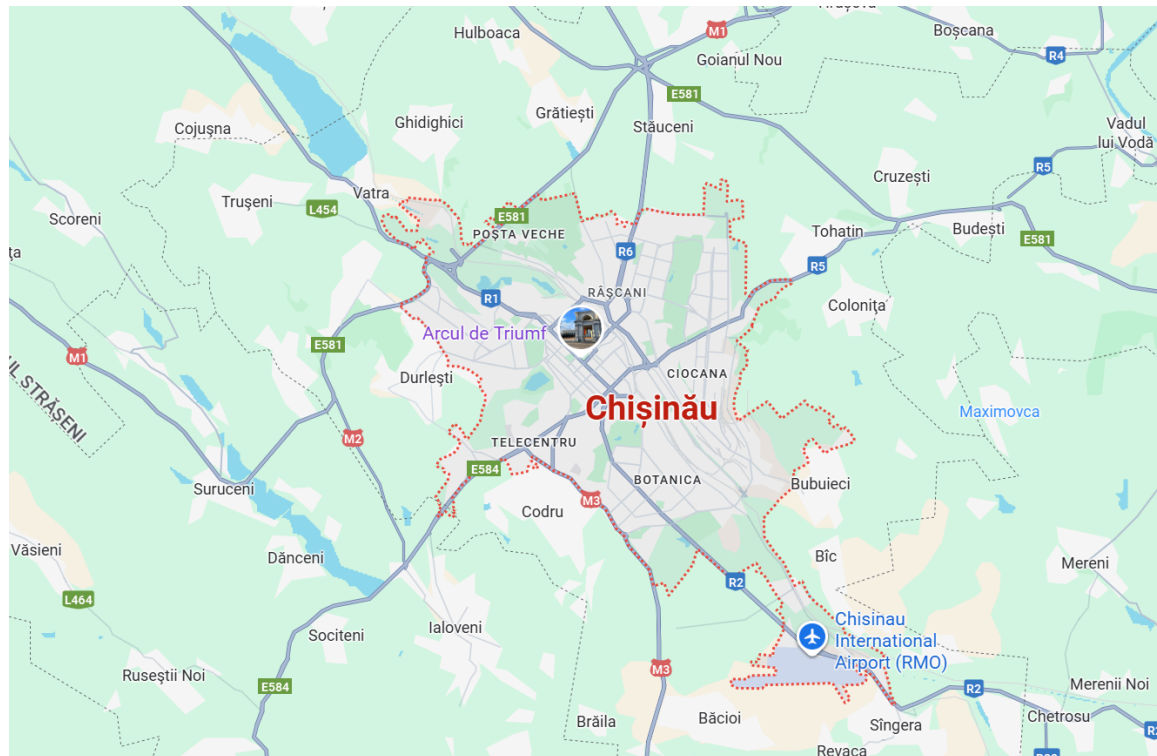
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

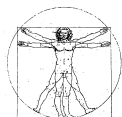
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR



Reteaua de drumuri din mun. Chisinau, Sursa: Google Maps

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

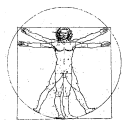
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.2.3. Ierarhie și rol în cadrul sistemului de circulații

Sistemul de circulații din Orașul Chișinău are următoarea configurație a drumurilor publice din interiorul localității, indiferent de denumire (stradă, bulevard, cale, chei, splai, sosea, alee, fundătură, uliță, etc.):

- a. Străzi de clasa tehnica I – magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore de trafic pe direcția drumului național ce traversează municipiul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum – aici se va încadra viitoarea varianta ocolitoare a municipiului, aflată în prezent doar în stadiu de propunere;
- b. Străzi de clasa tehnica II – de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit: drumurile naționale republicane (R1-R6) și expres (M1 – M3).
- c. Străzi de clasa tehnica III - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; – conform actelor oficiale, sunt toate străzile care străbat Municipiul și cele de legătură între cartierele localității. Pe lângă acestea, care sunt de maxim interes și extrem de intens folosite, mai sunt străzile existente și noi propuse în PUZ-uri, impuse cu 2 benzi și o lățime a carosabilului de 7.00m, străzi care fac parte din aceeași clasă tehnică și care permit preluarea traficului de pe străzile de clasa tehnică inferioară sau egală cu ele. Din aceeași categorie fac parte și este recomandat să se păstreze ca și clasa tehnică, minim clasa tehnica III, străzile din zonele industriale. Străzile care propun legături noi între zonele de interes ale localității sunt prevăzute și se realizează cu aceleași caracteristici, putând fi încadrate în clasa tehnica III.
- d. Străzile de clasa tehnica IV - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus - sunt toate celelalte străzi din cartiere care preiau traficul din

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

cadrul proprietăților private, zone de locuit sau centre de servicii, comerciale sau zone rezidențiale.

Străzile din cadrul Orașului Chișinău, se încadrează în **categoriile II - IV** de străzi prezente în mediul urban astfel:

Rețea principală de transport:

- ❖ Străzi care asigură preluarea fluxurilor majore de trafic pe direcția drumului național ce traversează municipiul sau pe direcția principală de legătură cu drumul național, care asigură și transporturile interzonale, transportul în comun, transportul greu tehnologic tranzitul și penetrațiile, străzi de categoria I și a II-a

Rețea secundară de transport:

- ❖ Străzi colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale - de categoria a III-a;
- ❖ Străzi de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus, acestea fiind străzi de categoria a IV-a

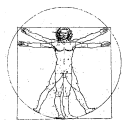
În funcție de **traficul** preluat drumurile de interes local se încadrează în cele **4 clase tehnice**, astfel:

Rețea principală de transport:

- ❖ străzile de clasă tehnică I și II cu trafic foarte intens și intens, cu peste 1.401 vehicule etalon pe oră sau 1.001 vehicule fizice pe ora, aici intrând tipul de drumuri ca autostrăzile, drumurile expres sau drumurile cu 4 benzi de circulație și lățimea benzilor de 3.50m;

Rețea secundară de transport:

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- ❖ Străzi de clasa tehnică III, IV, cu trafic până la 1.400 vehicule etalon pe ora sau 1000 vehicule efective pe oră, în această categorie intrând drumurile cu două benzi de circulație sau cu o bandă de circulație dar care au un trafic mediu, redus sau foarte redus.

Străzile reabilite sau modernizate sunt artere principale în municipiu, axe de cartiere care asigură conexiunea acestora la rețeaua majoră de circulație și străzi de folosință locală, amplasate în zone cu densitate ridicată de locuire sau în zonele marginalizate.

Rețeaua stradală principală din Chișinău asigură o circulație fluentă și rapidă între punctele importante ale orașului. Printre cele mai circulante artere se numără străzile Ismail, Ciuflea, Tighina, bulevardul Dacia și aproape toate străzile secundare ale bulevardului Ștefan cel Mare și Sfânt.

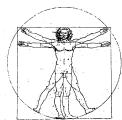
Aceste drumuri principale gestionează fluxuri importante de trafic.

Intersecțiile cele mai aglomerate sunt:

- Intersecția străzilor Ismail și Ciuflea cu străzile 31 august 1989, București și bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt.
- Intersecția dintre strada Ismail și bulevardul Dimitrie Cantemir, continuând pe Calea Basarabiei și Calea Moșilor.
- Intersecția dintre strada Vadul-lui-Vodă și strada Tudor Vladimirescu.
- Intersecția bulevardului Grigore Vieru cu strada Mitropolit Gabriel Bănulescu-Bodoni, în direcția bulevardului Ștefan cel Mare.

Sensurile giratorii au fost implementate în intersecțiile principale pentru a ușura traficul și a spori siguranța, însă este necesară o analiză atentă a impactului lor asupra pietonilor și bicicliștilor. Rețeaua secundară de drumuri asigură accesul la diverse zone și funcțiuni ale orașului, oferind rute alternative.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Traficul este mai intens vara și iarna, precum și în timpul sărbătorilor și weekendurilor, când Chișinău este vizitată de numeroși turiști. Intersecțiile cu drumurile naționale sunt puncte critice, cu întârzieri frecvente.

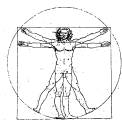
Acest sistem de circulație nu este adaptat pentru a prioritiza pietonii și bicicletele, fiind necesare benzi dedicate și pasarele pentru a asigura siguranța lor.

2.2.4. Nivelul de serviciu al străzilor - valori de trafic și zone afectate

Rețeaua de drumuri din Chișinău se confruntă cu probleme majore, atât în ceea ce privește calitatea, cât și capacitatea sa. Situația actuală este caracterizată prin supraaglomerare, o stare generală nesatisfăcătoare a carosabilului și un grad redus de adaptare la cerințele moderne de mobilitate urbană.

Principalele probleme includ:

- **Supraaglomerarea:** Numărul de mașini care circulă pe străzile orașului a crescut de aproximativ cinci ori față de capacitatea planificată inițial. Acest lucru duce la ambuteiaje, în special în orele de vârf, pe artere majore precum bulevardele Ștefan cel Mare, Dacia, și străzile Ismail și Ciuflea.
- **Calitatea drumurilor:** O mare parte din rețeaua rutieră necesită reabilitare, iar multe drumuri de acces sunt în stare precară. Deși se fac eforturi de modernizare și reconstrucție, acestea nu țin pasul cu nevoile actuale.
- **Lipsa infrastructurii alternative:** Piste de biciclete, de exemplu, nu corespund normelor și nevoilor actuale. Deși există o cerere mare pentru transportul alternativ, infrastructura existentă nu este sigură și nu încurajează utilizarea acestuia.
- **Probleme de planificare:** Lipsa unei scheme complexe de transport aprobate și a unui plan urbanistic zonal pentru centrul istoric au contribuit la o dezvoltare haotică, unde construcțiile noi nu iau în considerare necesitățile de infrastructură de transport. De asemenea, problema locurilor de parcare este acută și contribuie la congestionarea traficului.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

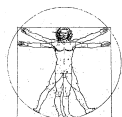
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Valorile de trafic pe care o cale de rulare – o strada - le are, sunt direct influențate de geometria străzii. Geometria străzii cuprinde:

- Modul de împărțire a amprizei pe lungimea străzii;
 - Lățimea benzilor de circulație – marginale și centrale dacă este cazul;
 - Lățimea pistelor de biciclete – câte sensuri sunt prevăzute;
 - Lățimea spațiilor verzi și dotarea acestora (tufele, copacii pot să ajute dar existența unor tufe în zona intersecțiilor sau a trecerilor de pietoni pot să reducă vizibilitatea în trafic și să impună neintenționat reducerea vitezei în zonele respective);
 - Lățimea trotuarelor – și modul în care se realizează accesul pietonilor la zonele de parcare, treceri de pietoni, zone de servicii și comerț din apropiere;
 - Modificările amenajării în apropierea și după intersecțiile cu străzi de clasa tehnică inferioare, aceeași sau superioare;
 - Separarea sau nu, fizică, a sensurilor de mers;
 - Tipul de îmbrăcăminte rutieră și starea tehnică a acesteia;
 - Modul de acces la parcarile cu intrare – ieșire directă din străzile principale;
 - Existența alveolelor retrase complet sau parțial pentru stațiile de transport în comun;
- Semnalizarea rutieră
 - Semnalizarea verticală – inclusiv cu semnale luminoase
 - Semnalizarea orizontală
 - Sistemele de informare asupra traficului – traseelor
 - Sisteme de supraveghere video sau radar

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Foarte multe din străzile de clasa tehnica IV și V, străzi secundare ale orașului, au fost modernizate prin înființarea, înlocuirea sau lucrări importante la rețelele hidroedilitare.

Pe majoritatea străzilor din oraș există încă unele deficiențe:

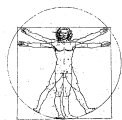
- introducerea rețelilor de curenți slabi în rețelele metropolitane, fapt care ar îmbunătățit simțitor aspectul vizual al căilor de rulare, reducând totodată efectul de tunel dat de nenumăratele cabluri atârinate pe stâlpi;
- înlocuirea înainte sau odată cu modernizarea străzilor a rețelilor de gaz din zona de intervenție;
- introducerea cablurilor electrice în subteran
- înlocuirea iluminatului public cu unul economic.

Toate aceste îmbunătățiri duc la un aspect plăcut al căilor de rulare, la lărgirea vizibilității conducătorului auto, eliminarea stresului suplimentar dat de iluminatul public slab sau inexistent, sau chiar a unui inefficient și neuniform, care obosește ochii.

Preluarea apelor pluviale mai rapid și descărcarea lor în canalizări pluviale subterane a lărgit partea carosabilă pe străzile laterale prin înlocuirea șanțurilor și s-au putut crea pe locația lor trotuare pietonale, spații verzi, etc.

Străzile marginale nu țin pasul de obicei cu construcțiile din zonele în dezvoltare. Acest lucru cel mai probabil că este luat în considerare și pentru evitarea executării unor investiții mari în zone în care accesul utilajelor grele necesare pentru construcțiile în derulare pot și vor duce la distrugerea căilor de rulare finalizate.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.3. Transportul public de călători

Sistemul de transport public din Chișinău este dominat de trei piloni principali:

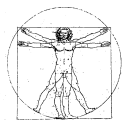
- **Troleibuzele:** Reprezintă "coloana vertebrală" a sistemului de transport municipal. Regia Transport Electric (RTE) gestionează o rețea extinsă de troleibuze, inclusiv unități noi, cu podea joasă și dotări moderne, care asigură un transport ecologic și fiabil pe majoritatea arterelor principale. Acestea au o frecvență ridicată, sunt mai sigure și mai predictibile decât alte mijloace de transport.
- **Autobuzele:** Completează rețeaua de troleibuze, deservind rute mai lungi și conectând centrul orașului cu suburbiile și zonele periferice. Municipality a investit recent în achiziția de autobuze noi, contribuind la modernizarea parcului de vehicule și la extinderea rutelor în zonele mai puțin acoperite.
- **Microbuzele (Rutierele):** Acestea au jucat un rol esențial în transportul public, oferind o mobilitate rapidă pe rute variate. Cu toate acestea, în urma modernizării parcului de troleibuze și autobuze, rolul lor este în scădere. Ele sunt adesea criticate pentru gradul de confort redus și pentru contribuția la ambuteiajele din oraș.

Conform „Strategiei de dezvoltare socio-economică și spațială durabilă” a Municipiului Chișinău, deservirea teritoriului este realizată prin transportul terestru public și cel privat (taxiuri).

Principalii furnizori de servicii de transport public sunt companiile municipale, la care se adaugă operatori privați:

- Î.M. „Regia transport electric” (pentru troleibuze).
- Î.M. „Parcul urban de autobuze” (pentru autobuze).
- 14 operatori de transport – administratori ai rutelor de autobuze și microbuze.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

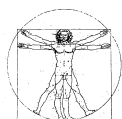
Lungimea totală a rețelei de rute a transportului public de pasageri (autobuze, troleibuze și microbuze) este de aproximativ 420,31 km (fără a include rutele dublate).

În prezent, deși are loc o reînnoire activă a parcurilor de autobuze și troleibuze, termenul mediu de exploatare a unităților de transport depășește 15 ani, ceea ce indică o flotă în mare parte învechită și necesară de modernizare.

Puncte forte și evoluții recente

În ultimii ani, se observă eforturi semnificative de îmbunătățire a transportului public:

- **Modernizarea flotei:** Au fost achiziționate sute de troleibuze și autobuze noi, care corespund standardelor europene de confort și siguranță. O parte dintre troleibuze beneficiază de propulsie autonomă, extinzând raza de acțiune a rețelei.
- **Investiții din bugetul local:** Modernizarea s-a bazat preponderent pe finanțare din bugetul municipal, o dovadă a angajamentului autorităților locale de a îmbunătăți mobilitatea urbană.
- **Digitalizare:** Recent, a fost lansată o aplicație mobilă care permite urmărirea în timp real a troleibuzelor, un pas important spre un serviciu mai eficient și transparent pentru cetățeni.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

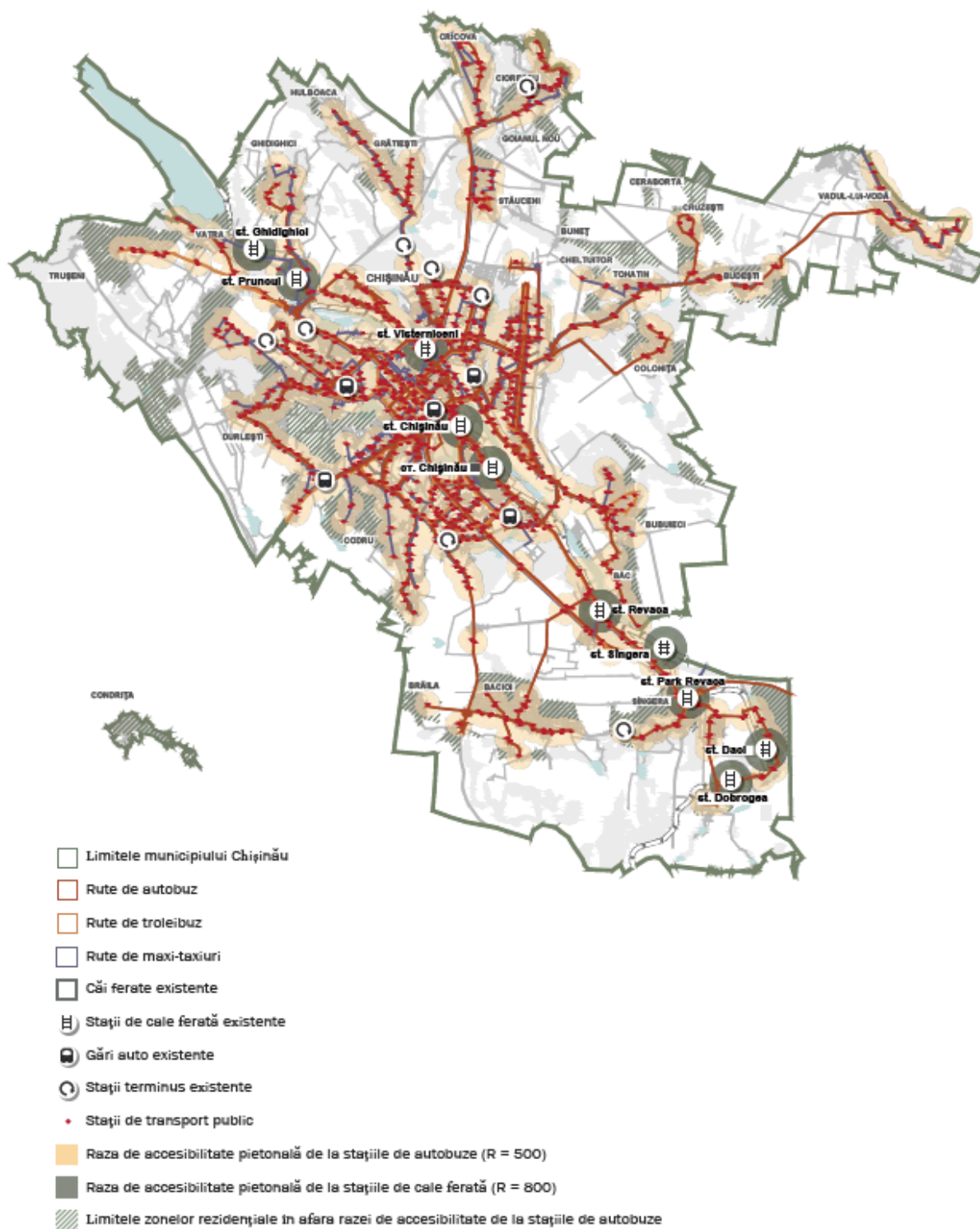
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

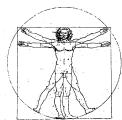
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR



Caracteristicile rețelei de rute și de accesibilitate pietonală a stațiilor de transport public

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

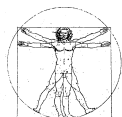
Sursa: „Strategia de dezvoltare socio-economică și spațială durabilă” a Municipiului Chișinău

Provocări și concluzii

În ciuda progreselor, transportul public din Chișinău se confruntă cu multiple probleme, care reflectă, în mare parte, și provocările de ordin socio-economic și urbanistic ale capitalei:

- **Traficul intens și haotic:** Creșterea continuă a numărului de automobile personale, lipsa unei centuri de ocolire eficiente și o planificare urbană insuficientă duc la aglomerație cronică pe principalele artere. Acest aspect afectează direct punctualitatea și eficiența transportului public.
- **Subfinanțare cronică:** O parte din problemele sistemice, cum ar fi întreținerea infrastructurii rutiere și a rețelei de troleibuze, sunt rezultatul subfinanțării constante. Chiar dacă au fost realizate achiziții importante, sustenabilitatea pe termen lung rămâne o provocare.
- **Lipsa unui sistem integrat:** Sistemul de transport nu beneficiază încă de o integrare completă a tuturor componentelor sale, în special în ceea ce privește tarifele și rutele, ceea ce poate crea disconfort pentru pasageri.
- **Aglomerarea centrală:** Centrul orașului este puternic aglomerat de transportul public și de automobilele private, ceea ce afectează fluiditatea generală a traficului.
- **Dispunere ineficientă a gării centrale:** Amplasarea gării centrale auto în centrul municipiului contribuie la aglomerarea rețelei rutiere, în special din cauza fluxului mare de unități de transport public terestru în orele de vârf.
- **Calitate rutieră sub standard:** Rețeaua rutieră existentă nu corespunde cu parametrii tehnico-normativi minimali necesari pentru a asigura un trafic rutier sigur și confortabil.
- **Vechimea flotei:** Durata medie de exploatare a unităților de transport (autobuze, troleibuze) este ridicată, indicând o flotă învechită.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

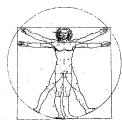
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Densitate insuficientă a rutelor:** Densitatea rețelei de rute de transport public în interiorul intravilanului municipiului nu corespunde cerințelor normative.
- **Acoperire deficitară:** Există localități în componența municipiului, cum se vede și din harta prezentată anterior, care nu sunt deservite corespunzător de transportul de pasageri, există încă zone excluse, aflate în afara razei de accesibilitate la stațiile de transport în comun.
- **Lipsa de infrastructură incluzivă:** Lipsește infrastructura specifică necesară pentru a deservi grupurile de cetățeni cu dizabilități.

În concluzie, transportul public din Chișinău este un sistem vital și funcțional, dar care se află într-o fază de tranziție.

Modernizarea flotei și eforturile de digitalizare reprezintă pași importanți înainte.

Cu toate acestea, pentru a atinge un nivel de eficiență european, sunt necesare investiții strategice în infrastructură, o planificare urbană mai riguroasă și o abordare integrată, care să pună accentul pe fluidizarea traficului și pe încurajarea utilizării transportului în comun.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.4. Transportul pe calea ferată

Transportul pe calea ferată este o componentă importantă a sistemului de transport din Chișinău, oferind o alternativă eficientă și sustenabilă la transportul rutier.

Spre deosebire de transportul public urban, bazat pe troleibuze și autobuze, transportul feroviar din Chișinău are o funcție diferită, concentrându-se în principal pe transportul de mărfuri și pe rutele de pasageri pe distanțe lungi.

Deservirea teritoriului municipiului Chișinău este asigurată de Întreprinderea de Stat „Calea Ferată a Moldovei” (CFM), pe căi ferate dotate cu sisteme de blocare automată, dar neelectrificate, ca și în restul Republicii Moldova.

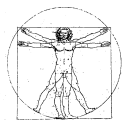
Liniile feroviare care deservește municipiul Chișinău sunt:

- Linia „Revaca – Ungheni” (lungime pe teritoriu: 24,6 km) – Această linie dispune de 1-2 căi principale pe teritoriul municipiului.
- Linia „Revaca – Căinari” (lungime: 17,1 km)
- Linia „Tighina I – Revaca” (lungime: 3,1 km)

Pe lângă liniile de uz comun, pe teritoriul municipiului există și căi de acces feroviare care nu au o destinație publică, fiind destinate exclusiv livrării de mărfuri către întreprinderile de producție.

Pe linia care traversează intravilanul municipiului Chișinău se află următoarele stații de cale ferată pentru pasageri:

- Revaca
- Visterniceni
- Chișinău-3
- Pruncul
- Chișinău (Gara Centrală)
- Ghidighici

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Servicii de pasageri

Gara Centrală din Chișinău reprezintă principalul nod feroviar al țării. Transportul de pasageri este orientat în mare parte spre destinații internaționale, conectând capitala cu orașe din România și Ucraina, precum Iași și București.

Există și câteva rute interne, dar utilizarea trenului pentru deplasarea locală este limitată.

Rolul său în mobilitatea urbană zilnică este neglijabil, majoritatea navetiștilor și a locuitorilor folosind transportul rutier.

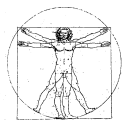
Calea Ferată din Moldova (CFM), compania de stat care gestionează rețeaua feroviară, se bazează în special pe transportul de marfă. Trenurile transportă cantități mari de produse petroliere, materiale de construcție, cereale și alte bunuri, jucând un rol crucial în economia națională. Acest segment reprezintă principala sursă de venit pentru sistemul feroviar și este esențial pentru comerțul extern al Republicii Moldova.

Deși important, sistemul feroviar din Chișinău și din Moldova în general, administrat de Î.S. „Calea Ferată a Moldovei” (CFM), se confruntă cu probleme critice care afectează funcționalitatea, siguranța și atractivitatea sa, conform surselor oficiale:

Probleme Financiare și de Operare

- **Sistarea Traficului:** Traficul feroviar este în prezent **aproape complet sistat** din cauza datoriilor financiare acumulate de CFM.
- **Pierderi Financiare Structurale:** Peste 70% din traficul feroviar de pasageri este asigurat de angajații CFM care călătoresc gratuit, generând pierderi nete semnificative, estimate la **9 – 12 milioane de lei lunar** (echivalentul a 600-800 mii de dolari).
- **Atractivitate Scăzută:** Transportul feroviar prezintă o **attractivitate scăzută** pentru populația generală.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Deficiențe de Infrastructură și Siguranță

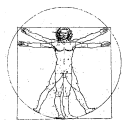
- **Uzura Infrastructurii:** Infrastructura feroviară este în mare parte **uzată**, necesitând investiții de modernizare.
- **Intervale Mari de Circulație:** Pe liniile precum „Revaca – Căinari” și „Tighina-1 – Revaca”, intervalul de circulație a trenurilor este mare, fiind limitat de faptul că rețeaua este compusă dintr-o singură linie.
- **Conflicte Rutier-Feroviar:** Un număr mare de treceri la nivel cu calea ferată, situate la intersecțiile cu drumuri de importanță diferită (magistrală, raională, locală), afectează semnificativ traficul auto prin crearea de opriri și ambuteiaje. Aceste treceri complică legătura între sectoarele municipiului.
- **Competiția cu transportul rutier:** Pentru multe rute interne, transportul pe șosele este adesea mai rapid și mai flexibil, ceea ce a dus la o scădere a cererii pentru serviciile de pasageri interne.
- **Riscuri de Securitate:**
 - Existența trecerilor pietonale la același nivel cu calea ferată reprezintă o amenințare directă la viața oamenilor și la siguranța circulației trenurilor.
 - Există o lipsă de legături pietonale supratere (pasaje, poduri) suficiente peste calea ferată, care ar elimina riscurile.

Lipsa Infrastructurii de Interceptare

- **Parcări Neamenajate:** Parcările de tip Park&Ride (interceptare) în apropierea stațiilor de cale ferată nu sunt echipate, limitând astfel potențialul de a folosi trenul ca o alternativă eficientă la intrarea în oraș.

În concluzie, rețeaua feroviară din Chișinău nu este o soluție pentru transportul public urban, ci o componentă strategică a infrastructurii de transport a țării, specializată pe fluxurile de mărfuri și pe conexiunile internaționale esențiale.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.5. Transportul aerian

Aeroportul Internațional Chișinău (AIC) este principalul și cel mai mare aeroport al Republicii Moldova, situat la o distanță de 13 km de centrul orașului. Acesta deservește atât zboruri interne, cât și internaționale, incluzând curse regulate și charter.

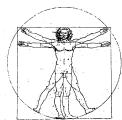
Conform datelor publice actuale, din punct de vedere operațional, aeroportul găzduiește 19 companii aeriene care operează zboruri către 40 de destinații la nivel global, cu o medie de 15-20 de zboruri pe zi, majoritatea concentrate în orele de dimineață și seară.

În urma finalizării lucrărilor de reconstrucție a pistei de decolare și aterizare, Aeroportul Internațional Chișinău poate deservi fără restricții orice tip de aeronavă, inclusiv modele de capacitate mare. Se aștepta ca aceste îmbunătățiri să crească indicatorii operaționali, asigurând un trafic de 21 de aeronave pe oră și sporind interesul companiilor aeriene noi.

AIC este recunoscut la nivel internațional, fiind membru al Consiliului Internațional al Aeroporturilor (regiunea Europeană), Asociației „Aeroport” a țărilor CSI și ALFA ACI.

Pentru deservirea pasagerilor, aeroportul dispune de o parcare automatizată, non-stop, supraetajată, cu o capacitate de 799 de locuri, destinată depozitării temporare a transportului auto personal. Legătura rutieră între Chișinău și aeroport este asigurată prin mijloace de transport public terestru, taxiuri și automobile private.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.6. Transport de marfă

Transportul de marfă în Chișinău reprezintă o componentă vitală a economiei, fiind un sistem multimodal bazat pe transportul rutier, feroviar și, într-o măsură mai mică, aerian.

Cadrul de transport de mărfuri din municipiul Chișinău se bazează pe arterele rutiere principale, care includ străzile și drumurile de importanță magistrală, raională și regională. Pe aceste sectoare este permisă circulația mijloacelor de transport de marfă.

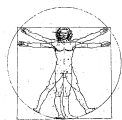
Conform documentelor oficiale disponibile, pe teritoriul municipiului Chișinău sunt aplicate restricții sezoniere impuse prin ordinul ministrului de resort, menite să protejeze infrastructura rutieră în condiții extreme: restricțiile se introduc anual pe perioada de vreme caniculară, circulația este interzisă dacă temperatura aerului depășește 30° Celsius.

În plus, este interzisă circulația mijloacelor de transport cu o greutate ce depășește 20 de tone pe autostrăzile municipiului Chișinău, în intervalul orar 10:00 – 20:00.

Analiza transportului de mărfuri în municipiul Chișinău relevă însă probleme serioase de management și reglementare, care afectează fluiditatea traficului general și calitatea vieții în zonele rezidențiale, cum sunt:

- Permitearea circulației camioanelor în tranzit prin centrul municipiului și prin localități, în loc să fie redirecționate pe rute de ocolire, principala problemă observată.
- Camioanele circulă frecvent pe străzi care nu sunt incluse în cadrul de transport de mărfuri, inclusiv prin zone rezidențiale.
- Există o lipsă a schemei oficiale de circulație permisă a camioanelor pe teritoriul municipiului, precum și o lipsă de indicatoare rutiere de interdicere clare.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Camioanele opresc și staționează neautorizat pe acostamentele drumurilor și străzilor, precum și pe căile de acces din zonele rezidențiale, obstruționând traficul și accesul.

Aceste deficiențe indică necesitatea urgentă de a elabora și implementa o schemă logistică strictă, care să separe traficul de marfă de traficul urban general și să interzică tranzitul prin zonele sensibile.

Transportul rutier este cel mai dominant și mai flexibil mod de transport de marfă din Chișinău. Un număr mare de companii de logistică și transport operează în și în jurul capitalei, folosind o flotă extinsă de vehicule pentru a distribui bunuri de consum, materiale de construcție și produse agricole.

Autocamioanele sunt esențiale pentru aprovizionarea magazinelor, a șantierelor și a industriilor locale.

Principala provocare pentru transportul rutier de marfă este traficul intens și infrastructura rutieră care, în ciuda modernizărilor, rămâne o sursă de întârzieri.

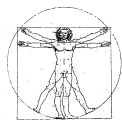
Transportul feroviar

După cum am menționat anterior, rețeaua feroviară, gestionată de Calea Ferată din Moldova (CFM), se concentrează pe transportul de marfă în vrac pe distanțe lungi.

Această rețea este crucială pentru transportul de produse petroliere, materiale de construcții (nisip, pietriș) și cereale, fiind esențială pentru comerțul internațional al țării. Trenurile de marfă ocolesc de obicei zonele rezidențiale, utilizând rute specifice pentru a ajunge în porturi sau la alte noduri logistice.

Transportul aerian de marfă se poate realiza prin intermediul Aeroportului Internațional Chișinău (AIC). Acesta are un volum mult mai mic decât transportul rutier sau feroviar și este utilizat preponderent pentru bunuri de mare valoare sau

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

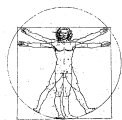
pentru livrări urgente. Transportul aerian de marfă este o nișă importantă, conectând Chișinăul la rețelele logistice globale pentru produse de înaltă tehnologie sau alte bunuri sensibile la timp.

În concluzie, transportul de marfă aerian în Chișinău funcționează doar ca un sistem complementar. Transportul rutier asigură flexibilitatea și distribuția pe scară largă, cel feroviar preia volumele mari de marfă pe distanțe lungi, iar transportul aerian deservește o piață de nișă. Eficiența generală a acestui sistem este influențată semnificativ de starea infrastructurii și de gestionarea traficului urban.

Pentru a implementa o logistică urbană mai sustenabilă, cu emisii reduse de CO₂, este necesară introducerea unor reglementări privind programul de aprovizionare a magazinelor și emisiile vehiculelor de transport. Această măsură se aliniază cu obiectivele din Cartea albă a transporturilor, care promovează un sistem de transport competitiv și sustenabil.

Pentru a sprijini mobilitatea urbană durabilă, se recomandă implementarea unor soluții precum bicicletele cargo, rute dinamice și integrarea transportului feroviar. Aceste soluții ar contribui la reducerea emisiilor și la o mai bună utilizare a infrastructurii de transport existente.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.7. Mijloace alternative de transport

Mijloacele alternative de transport sunt reprezentate în primul rând de biciclete, a căror varianta electrică a devenit foarte atractivă, dar o creștere foarte importantă o au și trotinetele, în special cele electrice.

Tot ca mijloc alternativ de deplasare sunt scuterele (mopede), definite ca „vehicule cu două sau trei roți a cărei viteză maximă prin construcție este mai mare de 25km/h, dar **nu depășește 45km/h** și care este echipat cu un motor cu ardere internă, cu aprindere prin scânteie, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 50 cmc sau cu un motor electric a cărei putere nominală continuă maximă nu depășește 4kw, iar masa proprie a vehiculului nu depășește 350kg”.

Legislația referitoare la acestea este în continuă schimbare pentru asigurarea unui transport în siguranță.

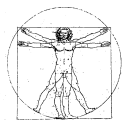
Din datele extrase din studiile anterioare rezulta o creștere a traficului auto în detrimentul celui pietonal sau velo.

Aceasta situație impune modificări majore în infrastructura străzilor, care să încurajeze traficul cu biciclete, trotinete, mopede manuale, cu motor termic sau electric), respectiv a transportului public și descurajarea celui auto, prin facilități pentru primele două categorii prezentate în detrimentul celei de-a treia.

În cadrul anchetelor realizate în marile orașe, cetățenii transmit ca cel mai important element care le-ar schimba decizia de a folosi transportul în comun, ar fi dacă “timpul de așteptare în stație ar fi mai mic” – respectiv, ar utiliza mai mult bicicleta dacă “pistele de biciclete ar fi mai extinse”, respectiv “rețeaua de piste ar fi continuă.

În ceea ce privește transportul electric, Chișinăul se aliniază încet trendului european, apărând și aici locații dedicate încărcării vehiculelor electrice.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.7.1. Deplasări pietonale și persoane cu mobilitate redusă

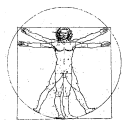
Situația actuală a deplasărilor pietonale și cu bicicleta în Chișinău reflectă o urbanistică orientată predominant spre transportul auto, în detrimentul mobilității active. Deși există progrese punctuale, sistemul general este fragmentat și lipsit de siguranță pentru utilizatorii non-motorizați.

Deplasările pietonale reprezintă un aspect fundamental al vieții urbane, dar în Chișinău se confruntă cu dificultăți majore:

- **Starea infrastructurii:** O mare parte din trotuare se află într-o stare precară, cu pavaj spart, gropi și denivelări, ceea ce face mersul dificil și periculos. În plus, accesul este adesea blocat de mașini parcate, chioșcuri sau alte obstacole, forțând pietonii să ocolească sau să meargă direct pe carosabil.
- **Lipsa de siguranță:** Trecherile de pietoni sunt adesea insuficient semnalizate, iar comportamentul agresiv al unor șoferi ridică riscuri de accidente. Există puține zone unde pietonul are prioritate clară și necontestată.
- **Oazele pietonale:** În contrast, unele zone din centrul orașului au fost modernizate, oferind spații pietonale generoase și plăcute, cum ar fi strada Eugen Doga sau anumite porțiuni din Parcul Central. Acestea demonstrează potențialul pe care îl are orașul.

Un alt aspect important este siguranța pietonilor. Analizele statistice au arătat că un procent mare din totalul accidentelor implică pietoni, principalele cauze fiind neacordarea de prioritate de către șoferi și traversarea neregulamentară.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

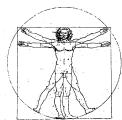
Pentru a combate aceste probleme, se recomandă implementarea un sistem integrat de management al traficului și campanii de informare privind siguranța rutieră și transportul durabil.

O schimbare decisivă realizată în alte localități este instituirea de zone exclusiv pietonale, mai ales în zonele centrale și impunerea ca aceste zone să fie redată pietonilor, fapt ce a contribuit la punerea în valoare a patrimoniului cultural și arhitectural al localității și a permis încurajarea și creșterea turismului local prin extinderea zonelor de promenadă.

Deși prin modernizările stradale realizate în ultimii ani s-a pus un accent tot mai mare pe asigurarea deplasării pietonilor și a persoanelor cu mobilitate redusă, rămân unele probleme semnalate și în alte studii, cum ar fi:

- Străzi cu trotuare înguste, mai mici de 1,00m, în zonele în care ampriza străzii nu a permis un spațiu mai generos destinat pietonilor, în special pe străzile secundare;
- Lipsa rampelor la trecerile de pietoni, mai ales pe străzile care nu au beneficiat recent de o modernizare;
- Semnalizarea deficitară pentru persoanele cu handicap vizual – atât de-a lungul trotuarelor cât și la trecerile de pietoni (acestea din urmă se reglementează prin dotarea trecerilor de pietoni cu semnalizări sonore sau tactile);
- Lipsa trotuarelor în zonele noi dezvoltate sau îngustarea acestora cu amplasarea stâlpilor de iluminat, stâlpilor cu semne de circulație, cutiilor pentru ceasurile de citire a consumurilor de gaz, curent, etc.
- Gardurile perimetrice ale alveolelor reprezintă tot un impediment în deplasarea pietonilor, acest lucru fiind facil de rezolvat prin amenajarea alveolelor cu structura care să nu permită creșterea buruienilor, dar să permită ca apa pluvială să ajungă la plante.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.7.2. Deplasări cu bicicleta

În municipiul Chișinău există o dorință evidentă de încurajare a folosirii bicicletei în mediu urban, în defavoarea automobilului proprietate privată. Această acțiune corespunde abordării europene actuale.

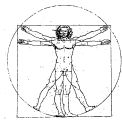
Deplasările cu bicicleta sunt, în prezent, un mod de transport de nișă în Chișinău, iar principala cauză este lipsa aproape totală a unei infrastructuri dedicate:

- **Absența pistelor de biciclete:** Rețeaua de piste de biciclete este, în cel mai bun caz, sporadică și nefuncțională. Acolo unde există câteva segmente, ele sunt adesea scurte, neconectate între ele, prost întreținute sau pur și simplu blocate de mașini.
- **Siguranța precară:** Fără o infrastructură separată, bicicliștii sunt nevoiți să împartă carosabilul cu mașinile, un lucru periculos și descurajant. Acest aspect, combinat cu o lipsă de cultură a respectului reciproc în trafic, face ca mersul pe bicicletă să fie perceput ca un risc major.
- **Proiecte și inițiative:** În ciuda situației generale, există un interes crescând din partea societății civile și a unor grupuri de activiști pentru crearea de piste. Există proiecte și propuneri de trasee velo, dar implementarea lor este lentă și anevoioasă.

Pentru a încuraja ciclismul, este necesară nu doar extinderea pistelor, ci și implementarea unui sistem complet care să includă centre de închiriere și campanii de promovare.

Statisticile arată că accidentele în care sunt implicați bicicliștii reprezintă un procent semnificativ din total, iar abaterile acestora sunt o cauză majoră. Educarea participanților la trafic, alături de un management eficient al traficului, sunt esențiale pentru creșterea siguranței.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pe străzile de categorii inferioare nu sunt marcate piste de biciclete, ceea ce duce la discontinuitatea traseelor de biciclete.

Principalele probleme identificate sunt:

- Infrastructură deficitară pentru biciclete: piste insuficiente și lipsa centrelor de închiriere.
- Siguranță rutieră precară: accidente frecvente cauzate de neacordarea de prioritate pietonilor, traversări nereglementare și abateri ale bicicliștilor.
- Lipsa infrastructurii pentru vehicule electrice: absența stațiilor de încărcare.

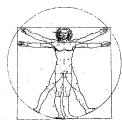
Recomandări:

- Modernizarea și extinderea rețelei de piste de biciclete.
- Crearea de centre de închiriere biciclete și promovarea ciclismului.
- Implementarea unui sistem de management al traficului și campanii de educare rutieră.
- Îmbunătățirea infrastructurii pietonale, cu accent pe accesibilitate și siguranță.

Prin abordarea acestor aspecte, Chișinău poate crea un sistem de mobilitate alternativ eficient și sigur, care să contribuie la calitatea vieții locuitorilor și la protejarea mediului.

Prin investițiile în acest tip de transport se urmărește schimbarea comportamentului de deplasare al cetățenilor, cu efecte benefice pentru îmbunătățirea calității aerului, sănătății locuitorilor, în final a vieții în general în Chișinău.

În concluzie, situația deplasărilor pietonale și cu bicicleta în Chișinău este un barometru al priorităților de mobilitate urbană: orașul a investit masiv în modernizarea transportului auto, dar a neglijat, în mare măsură, infrastructura pentru transportul activ. Pentru a deveni un oraș cu adevărat modern și sustenabil, Chișinăul are nevoie de o schimbare de paradigmă, prin care deplasările pe jos și



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

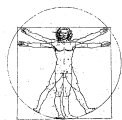
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

cu bicicleta să fie integrate și prioritizate în planificarea urbană, alături de transportul public.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.8. Staționarea

Situația parcărilor din municipiul Chișinău este catalogată drept una dintre cele mai acute probleme urbane, fiind rezultatul eșecului planificării pe termen lung în fața creșterii rapide a parcului auto. Sistemul actual este fragmentat, haotic și dominat de soluții neorganizate.

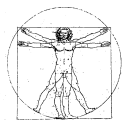
Problema fundamentală identificată este lipsa critică a locurilor de parcare organizate. Această criză este cauzată de o combinație de factori:

- Planificare și construcție deficitară: Ritmul de construcție a parcărilor și garajelor este scăzut, iar noile clădiri (rezidențiale, de birouri, comerciale) sunt proiectate cu un număr insuficient de locuri.
- Creștere a traficului: Creșterea continuă a numărului de autovehicule private și dezvoltarea insuficientă a rețelei rutiere agravează situația.
- Gestionare ineficientă: Nu există un sistem centralizat și eficient de gestionare a parcărilor. Parcarea pe domeniul public este în mare parte nereglementată și gratuită, încurajând utilizarea mașinii personale.
- Probleme spațiale: Există o lipsă de resurse funciare libere, ceea ce face practic imposibilă eliberarea terenurilor pentru a satisface necesarul de parcare.

Locurile de parcare se împart în organizate (cu marcaje și amplasare ordonată, incluzând garaje și parcări la sol/supraterane) și neorganizate (amplasare haotică, frecvente în curțile blocurilor și pe rețeaua stradală).

Mașinile parcate ilegal de-a lungul carosabilului și pe acostamente obstrucționează traficul și o mare parte din aglomerația rutieră este cauzată de vehiculele care circulă lent în căutarea unui loc de parcare liber.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Parcarea neorganizată, pe trotuare și spații verzi, face ca deplasările pietonale să fie dificile și periculoase (afectând pietonii vulnerabili) și distruge spațiile verzi.

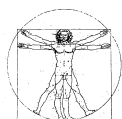
Există o nevoie acută de parcări de interceptare (P&R) noi, cu capacitate mare, în apropierea stațiilor de cale ferată. În prezent, există o singură parcare P&R operațională lângă Gara Chișinău, cu o capacitate redusă (aprox. 72 de locuri).

În esență, sistemul de parcare din Chișinău necesită o schimbare de paradigmă, de la soluții haotice și consumatoare de spațiu (parcări la nivelul solului) la un management centralizat și la soluții de eficientizare a spațiului (parcări supraetajate/subterane).

De-a lungul anilor, autoritățile locale au propus diverse soluții, dar implementarea lor s-a lovit de obstacole majore:

- Proiectul parcarilor cu plată: Cel mai ambițios plan, cel de a introduce un sistem de parcare cu plată la nivel de municipiu, a eșuat din cauza controverselor, a lipsei de transparență și a opoziției publice.
- Proiecte de parcări etajate: Au existat planuri și promisiuni de a construi parcări multi-etajate, în special în zonele aglomerate, dar majoritatea au rămas la stadiul de intenție din cauza lipsei de finanțare, a problemelor de teren și a obstacolelor birocratice.

În concluzie, sistemul de parcări din Chișinău este într-o stare critică și contribuie semnificativ la problemele de mobilitate urbană ale capitalei. Lipsa unui plan coerent, a investițiilor și a voinței politice de a impune reguli stricte împiedică rezolvarea acestei probleme, transformând parcare dintr-o soluție într-o sursă constantă de conflict și haos urban.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

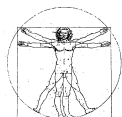
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

2.9. Sinteza intervențiilor realizate/nerealizate din documentații de reglementare și planificare aflate în vigoare

Conform datelor publice, au existat o serie de propuneri de investiții de infrastructura care însă nu au fost realizate în municipiul Chișinău, din diverse cauze birocratice, politice sau de finanțare.

Conform PUG 2007 Chișinău, au fost propuse unele politici pentru atingerea obiectivelor strategice de dezvoltare, din care amintim următoarele, relevante din punct de vedere al traficului și mobilității din municipiu:

Politica 01-2: Dezvoltarea transportului public de călători

Programe și proiecte:

P01-2.1: Sporirea calității și asigurarea funcționării transportului public cu costuri sociale minime

- Construcția de noi linii de troleibuz
- Întărirea capacității instituționale de management a sistemului de transport
- Dezvoltarea pieței serviciilor de transport călători
- Optimizarea structurilor modurilor de transport și rețelei de rute
- Îmbunătățirea managementului traficului rutier

Politica 01-3: Optimizarea și modernizarea rețelei stradale;

Programe și proiecte:

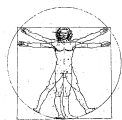
P01-3.1: Reabilitarea rețelei existente

- Reconstrucția străzilor existente
- Elaborarea unui plan de amplasare a parcarilor, parcajelor și terenurilor tehnologice a transportului public de călători
- Crearea pasajelor pentru biciclete

P01-3.2: Construcția de străzi și magistrale cu flux continuu

- Construcția șoselei de centură pentru orașul Chișinău

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

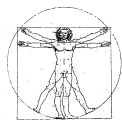
- Construcția obiectivelor de infrastructură stradală destinate sporirii traficului circular
- Elaborarea proiectului de ocolire a centrului orașului de către transportul în tranzit
- Construcția străzilor și a magistralelor noi

Alte propuneri menționate și care trebuie susținute în continuare, având impact direct asupra traficului din municipiu sunt:

- Sistemul de parcuri publice cu plata
- Construirea de parcuri supraetajate/subterane în zonele aglomerate. Au fost propuse locații strategice, precum Gara Feroviară sau Piața Centrală.
- Extinderea rețelei de transport public
- Modernizarea continuă a infrastructurii rutiere și pietonale

Conform datelor publice în Strategia de Dezvoltare a Chișinăului și datelor parțiale furnizate prin Planul de Mobilitate Urbana (SUMP Chișinău) aflat în elaborare la data redactării acestui studiu, se pot identifica următoarele proiecte PUG care fie au fost realizate parțial, fie au fost preluate și re-priorizate ca obiective majore în planurile curente, nefiind implementate la datele preconizate inițial din diverse motive:

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

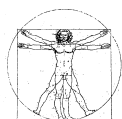
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Politica 01-2: Dezvoltarea transportului public de călători

Proiect PUG	Gradul de Realizare/Statutul
2007	
Achiziția și Modernizarea Flotei de Transport Public	REALIZAT PARȚIAL/PRIORITATE CONTINUĂ: Este un proces continuu. Flota a fost reînnoită parțial, dar rămâne o prioritate majoră. Proiectele SUMP (2024–2030) vizează achiziția masivă de autobuze și troleibuze noi, inclusiv electrice și bi-articulate (pentru BRT), confirmând că obiectivul PUG este departe de a fi încheiat.
Modernizarea Rețelei de Troleibuze și Autobuze	REALIZAT PARȚIAL/OPTIMIZARE CONTINUĂ: Rețeaua există, dar Strategia menționează nevoia de optimizare a rețelei de rute și de extindere a rețelei de troleibuz în suburbii (obiectiv PUG), care este reluat ca acțiune în SUMP (2023–2025).
Dezvoltarea Sistemului de E-Ticketing	ÎN CURS/PRIORITATE ACUTĂ: Deși era prevăzut în PUG (2008–2015), implementarea sa completă s-a întârziat. Acum, Implementarea Sistemului de E-Ticketing este un proiect major și imediat în portofoliul SUMP (termen propus 2024).
Crearea de Benzi Dedicate (BUS lanes)	ÎN CURS DE IMPLEMENTARE/PRIORITATE: Benzile dedicate au început să fie implementate pe unele artere, iar extinderea lor este o prioritate clară în SUMP, fiind considerată o măsură cheie pentru îmbunătățirea vitezei comerciale a transportului public.
Organizarea Centrelor Intermodale de Transport (P&R)	NEFINALIZAT/RE-PRIORITIZAT: Obiectivul PUG nu a fost realizat integral. Acum este re-prioritizat în SUMP ca proiect de Dezvoltare a Centrelor Intermodale și Park & Ride (P&R),

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

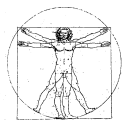
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

esențial pentru gestionarea traficului din suburbii (termen propus 2025).

Politica 01-3: Optimizarea și modernizarea rețelei stradale

Proiect PUG 2007	Gradul de Realizare/Statutul Actual
Finalizarea Drumului de Ocolire (inel)	EȘEC/PRIORITATE CRITICĂ: Strategia (Etapa a II-a) indică faptul că acest obiectiv major al PUG nu a fost realizat, ceea ce a contribuit la criza traficului. Proiectul este reluat sub numele de M2 Road, Chisinau City Belt, Section 2 în SUMP, cu finanțare BERD/BEI, ca o prioritate vitală (termen propus 2024–2026).
Reabilitarea Rețelei Stradale Principale	REALIZAT PARȚIAL/PRIORITATE CONTINUĂ: Proiectele de reabilitare a rețelei stradale sunt continue. Portofoliul SUMP confirmă continuitatea acestui obiectiv PUG prin liste extinse de străzi (ex. București, Alecu Russo, Dacia Blvd.) care necesită reabilitare majoră în etape succesive (2024–2030), cu finanțare BEI.
Dezvoltarea Sistemului Inteligent de Gestionare a Traficului (ITS)	ÎN CURS/PRIORITATE ACUTĂ: Obiectivul PUG de a introduce ITS nu a fost realizat la scara propusă. Implementarea sa este acum un proiect cheie în SUMP, cu un termen propus imediat (2023), pentru a gestiona intersecțiile critice.
Dezvoltarea Rețelei de Parcări de Tip Park & Ride (P&R)	NEFINALIZAT/RE-PRIORITIZAT: Ca și în cazul centrelor intermodale, dezvoltarea P&R de la marginea orașului, prevăzută în PUG, este reconfirmată și planificată în SUMP (2025), indicând o realizare redusă sau zero a obiectivului inițial.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Reabilitarea Bulevardului Grigore Vieru	PROBABIL REALIZAT: Acest proiect specific, cu termen scurt (2007–2010) în PUG, nu mai apare ca prioritate majoră de investiții în SUMP, sugerând că reabilitarea și remodelarea sa urbană au fost cel mai probabil realizate sau finalizate în perioada respectivă.
---	---

Proiectele extrase din documentele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (SUMP) Chișinău care sunt noi sau semnificativ reorientate față de Planul Urbanistic General (PUG) 2007 se concentrează pe tehnologie (ITS), reglementare, mobilitate activă segregată și o viziune complet nouă asupra transportului public (BRT).

Aceste proiecte reflectă evoluția urbanismului, trecând de la accentul pe dezvoltarea rețelei rutiere (dominant în PUG) la managementul cererii de transport și mobilitatea durabilă.

Astfel prin SUMP Chișinău sunt propuse și proiecte noi sau reorientate față de PUG 2007.

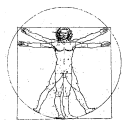
Deși PUG 2007 s-a axat pe dezvoltarea rețelei rutiere și extinderea clasică a flotei de transport public, SUMP introduce soluții de inginerie a traficului, tehnologie avansată și prioritizare a modurilor ne-auto, cum sunt:

Managementul inteligent al traficului și reglementare (ITS).

PUG 2007 a menționat un sistem ITS, dar SUMP îl transformă în proiecte imediate, integrate tehnologic:

- **Implementarea sistemului de gestionare adaptivă a traficului (ITS) și Sistem de informare a pasagerilor în timp real** (prin instalarea de "Smart Stops") sunt soluții menite să fluidizeze intersecțiile și să crească eficiența operațională.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Dezvoltarea sistemului de e-ticketing integrat** este un proiect major pentru unificarea plății electronice, crucial pentru un sistem de transport public modern.

Transport public (flotă și rețea modernă).

SUMP introduce o viziune de capacitate mare și de tehnologie ecologică superioară:

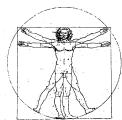
- **Coridor BRT (Coridoare rapide de tranzit pentru autobuze) și achiziția de autobuze bi-articulate** reprezintă un proiect specific de transport rapid de mare capacitate care depășește simpla extindere a rețelei de troleibuze clasice prevăzute în PUG.
- **Achiziția de autobuze electrice noi și construcția stației de producție** reflectă trecerea de la obiectivul PUG de vehicule cu emisii reduse la o flotă complet electrică, alături de infrastructura de suport necesară.

Parcări și logistică urbană.

SUMP abordează criza parcarilor printr-o reglementare tehnologică menită să gestioneze cererea și să descurajeze traficul central:

- **Implementarea sistemului de parcare cu plată (Smart Parking)** este un proiect concret și bazat pe tehnologie, menit să gestioneze cererea și să genereze venituri, aspect care lipsea din viziunea PUG.
- **Elaborarea schemei de circulație pentru transportul de marfă** este un proiect dedicat, axat pe **interzicerea strictă a tranzitului camioanelor prin centru** și pe crearea de centre logistice, un detaliu de reglementare inexistent în PUG.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

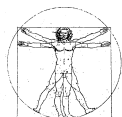
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Mobilitate activă și siguranță.

SUMP segregază și prioritizează utilizatorii non-auto, depășind simpla mențiune din PUG:

- **Dezvoltarea rețelei principale de ciclism segregată** (40 km) și proiecte de sprijin, cum ar fi **sistemul de bike sharing** și **rastelurile sigure**, transformă obiectivul general al PUG într-o rețea de mobilitate activă separată și funcțională.
- **Programele pilot "Zona școlară sigură"** sunt proiecte specifice de inginerie a traficului (calmarea traficului) și amenajare a micro-spațiului în jurul instituțiilor de învățământ, o măsură de siguranță modernă care lipsea din PUG.
- **Transportul la cerere pentru persoanele cu dizabilități** (Achiziția de flote dedicate și dezvoltarea serviciului) este un proiect specific care abordează incluziunea la nivel de serviciu, un aspect nuanțat față de prevederile generale ale PUG.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

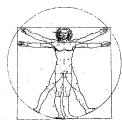
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

3. SINTEZA DISFUNȚIILOR

Deși la nivel urban și periurban municipiul Chișinău este relativ bine deservit și conectat, atât din punct de vedere al legăturilor cu rețelele naționale de circulație și transport rutier și feroviar cât și din punct de vedere al legăturilor cu localitățile vecine, dezvoltarea, însoțită de creșterea semnificativă a parcului auto din ultimii ani au condus la apariția și accentuarea unor probleme legate de circulația auto și a mobilității din zonă.

Ca o sinteză a disfuncțiilor de trafic și mobilitate la nivelul municipiului Chișinău, amintim:

- **Trafic intens și congestie:** Chișinău se confruntă cu trafic intens, în special în sezonul turistic și în weekenduri, ceea ce duce la congestii și blocaje pe arterele principale ale orașului.
- **Accidente rutiere:** În zonele cu intersecții dificile și vizibilitate redusă, există un risc crescut de accidente rutiere.
- **Viteza excesivă:** Viteza excesivă este o problemă pe anumite artere de circulație, ceea ce crește riscul de accidente.
- **Lipsa parcarilor:** Numărul de locuri de parcare este insuficient, ceea ce duce la probleme de parcare ilegală și la blocarea trotuarelor.
- **Infrastructură pietonală inadecvată:** Deși există zone pietonale, acestea sunt insuficiente și există probleme legate de starea trotuarelor și de accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă. Pietonii sunt expuși riscului de accidente din cauza lipsei trecerilor de pietoni în unele zone sau a nerespectării acestora de către șoferi.
- **Lipsa infrastructurii pentru biciclete:** Nu există suficiente piste de biciclete special amenajate, ceea ce face ca deplasarea cu bicicleta să fie periculoasă.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

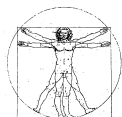
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Transport public insuficient:** Deși s-au făcut investiții în transportul public, acesta este încă insuficient dezvoltat pentru a acoperi nevoile de mobilitate ale populației.

Din punct de vedere al infrastructurii existente, observăm următoarele deficiențe:

- **Starea drumurilor:** Numărul de automobile de pe străzile Chișinăului a ajuns la aproximativ 350.000 de unități, ceea ce este de cinci ori mai mult decât capacitatea planificată a infrastructurii urbane. În orele de vârf de dimineață, traficul este dificil în special pe străzile Ismail, Ciuflea, Tighina, bulevardul Dacia și pe aproape toate străzile secundare ale bulevardului Ștefan cel Mare și Sfânt. Supraaglomerarea generală a drumurilor are un impact enorm asupra dezvoltării municipiului, îngreunând logistica, generând pierderi de venituri pentru operatorii economici, reducând accesul la servicii și ce este mai grav, apariția unui număr mare de accidente rutiere.
- **Poduri:** Unele poduri sunt într-o stare avansată de degradare și necesită reparații sau înlocuire.
- **Trotuare:** Există trotuare degradate, discontinue sau inexistente, ceea ce îngreunează deplasarea pietonilor, în special a celor cu mobilitate redusă.
- **Semnalizare rutieră:** În anumite zone, semnalizarea rutieră este deficitară sau necorespunzătoare, ceea ce poate crea confuzii și riscuri pentru participanții la trafic.
- **Iluminat public:** Iluminatul public este insuficient în unele zone, ceea ce scade vizibilitatea și siguranța pe timp de noapte.
- **Parcări:** Numărul de locuri de parcare este insuficient, ceea ce duce la parcare ilegală și la blocarea trotuarelor.
- **Piste de biciclete:** Nu există o rețea de piste de biciclete, ceea ce face ca deplasarea cu bicicleta să fie periculoasă.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă: Există probleme de accesibilitate în spațiul public, în special din cauza pantelor și a lipsei rampelor.

3.1. Evaluarea impactului actual al circulației și transporturilor

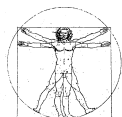
Impactul actual al circulației și transporturilor în Chișinău, este unul semnificativ, cu consecințe negative asupra mediului, calității vieții și atractivității turistice.

Principalele probleme identificate:

- **Poluarea aerului:** Traficul intens generează emisii de noxe, care afectează calitatea aerului și sănătatea populației.
- **Zgomotul:** Circulația vehiculelor produce zgomot, care deranjează locuitorii și turiștii, și afectează calitatea vieții.
- **Congestia traficului:** Blocajele și aglomerația sunt frecvente, în special în sezonul turistic și în weekenduri, ceea ce duce la pierderi de timp și stres.
- **Accidente:** Există un risc crescut de accidente rutiere, în special în zonele cu vizibilitate redusă și intersecții dificile.
- **Degradarea spațiului public:** Parcarea ilegală și traficul intens duc la degradarea trotuarelor și a spațiilor verzi.
- **Impact asupra turismului:** Problemele de trafic și mobilitate pot afecta negativ imaginea orașului și pot descuraja turiștii.

Problema traficului aglomerat din oraș este o consecință a mai multor deficiențe apărute în dezvoltarea din ultimii ani a Orașului Chișinău și a UAT-urilor învecinate:

- **Starea infrastructurii:** Existența unor străzi nemodernizate în zona centrală și necesitatea modernizării unor intersecții și poduri (inclusiv



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

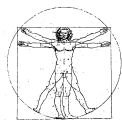
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

construirea unor noi) afectează fluiditatea traficului și siguranța rutieră.

- **Creșterea numărului de autoturisme:** Creșterea gradului de motorizare și a utilizării autoturismelor duce la aglomerarea traficului și la dificultăți în găsirea locurilor de parcare. Aceasta a dus în timp la realizarea de locuri de parcare în detrimentul circulației pietonale sau a altor circulații alternative.
- **Lipsa variantei ocolitoare:** Lipsa unei variante ocolitoare pentru traficul greu care tranzitează orașul contribuie la congestionarea traficului și la poluarea fonică și atmosferică.
- Nu s-a încurajat decât în ultimii ani folosirea transportului alternativ sau a transportului în comun;
- Nu s-a încurajat transportul public de tip periurban, atât carosabil cât și feroviar
- Lipsa legăturilor suplimentare între UAT-uri a obligat traversarea municipiului pe rutele principale prezentate, fapt care a dus la reducerea vitezei în trafic, fluctuații în funcție de orele de tranzit și chiar blocaje;

Un deficit major îl reprezintă lipsa mai multor legături rutiere între diferite cartiere ale orașului - în timp ce noi cartiere se dezvoltă prin documentații care prevăd străzi penetrante pentru asigurarea acceselor, preluarea și descărcarea traficului rămâne pe străzile existente ce devin suprasolicitate.

Presiunea pe rețeaua de străzi existente va crește odată cu urbanizarea zonelor din intravilan care încă sunt cu folosință agricolă dar pentru care există un interes mare de dezvoltare. Este necesară dezvoltarea arterelor principale de circulație care să deservească aceste zone de urbanizare și de asemenea să ofere alternative în diferite direcții de acces.

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Atât cursurile de râuri din zonă, cât și rețeaua de cale ferată reprezintă obstacole în dezvoltarea rețelei stradale. Edificarea de măsuri pentru traversarea acestora va genera costuri în realizarea legăturilor dintre cartiere, dar lipsa lor pune presiune pe străzile colectoare existente în municipiu și contribuie la modul complicat de desfășurare a traficului ce le ocolește.

Pe străzile unde s-a îmbunătățit circulația prin alegerea unui sistem de semnalizare de sens unic, spațiul rămas liber nu a fost alocat unui transport alternativ ci, dimpotrivă, s-au amenajat zone de staționare care rup fluiditatea circulației și reduc mult viteza de rulare în zonă.

Transport public de călători

Capacitatea rețelei de transport public este insuficientă și necesită extindere și modernizare pentru a acoperi nevoile de deplasare ale populației.

Flota de transport public este îmbătrânită și necesită reînnoire pentru a oferi servicii de calitate și a atrage mai mulți călători.

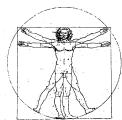
Stațiile de transport public sunt nemodernizate și nu oferă condiții adecvate de așteptare.

Eficiența transportului public de călători este afectată de lipsa benzilor dedicate transportului în comun și a unor hub-uri de interconectare pentru facilitarea unui transport intermodal modern interconectat cu alte tipuri de transport (tren, taxi, biciclete, trotinete) pe raza municipiului și a UAT-urilor vecine.

De asemenea timpul de așteptare al mijlocului de transport este printre cele mai importante inconveniente semnalate de utilizatorii acestuia.

Transportul pe calea ferată

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Deși există parțial infrastructura necesară, nu există un tren periurban care să lege Chișinău de UAT-urile satelit, interconectat cu restul modalităților de transport din municipiu.

De asemenea, lipsa conexiunii zonelor economice prin intermediul de stații (atât pentru persoane cât și pentru mărfuri) reprezintă dezavantaje care contribuie la transferul traficului către alte moduri.

Trecerea trenurilor prin oraș generează zgomot și vibrații care afectează confortul locuitorilor din zonele adiacente căii ferate. Apare astfel necesitatea realizării de panouri de ecranare fonoabsorbante și plantații de protecție în zona căilor ferate pentru a reduce impactul negativ asupra mediului.

Densitatea redusă a rețelei de căi ferate limitează opțiunile de transport pentru călători și marfă.

Transport de marfă

Deficiențe legate de distribuirea mărfurilor pe rețeaua stradală este reprezentată doar punctual și de scurtă durată de distribuiri făcute de curierii rapizi.

Pentru restul transportului de marfă, se observă prevalența transportului auto și folosirea foarte rară a transportului feroviar.

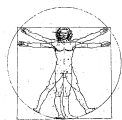
Traficul greu care tranzitează orașul generează disconfort pentru locuitori din cauza zgomotului și a vibrațiilor, precum și probleme de siguranță rutieră.

Lipsa unei infrastructuri dedicate transportului de marfă (terminale intermodale, centre logistice) îngreunează operațiunile de încărcare-descărcare și creează probleme de trafic

Deplasări pietonale și cu bicicleta

Deși municipalitatea din Chișinău a fost tot timpul receptivă la nevoile cetățenilor și majoritatea proiectelor de infrastructură au ținut cont de aspectul

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

deplasărilor pietonale și cu bicicleta în siguranță, factorul spațiului disponibil nu a permis întotdeauna o modernizare optimă a infrastructurii stradale și din acest punct de vedere.

Ponderea medie a infrastructurii pietonale și ponderea redusă a lungimii pistelor pentru bicicliști descurajează deplasările nemotorizate.

Lipsa pistelor dedicate și a trecerilor de pietoni sigure în anumite zone ale orașului pune în pericol siguranța pietonilor și a bicicliștilor.

Lipsa unei rețele coerente de piste pentru biciclete și a unor trasee pietonale atractive limitează posibilitățile de deplasare alternativă.

Vedem aici oportună dezvoltarea rețelei de piste de biciclete și promenadă în zona Chișinăului.

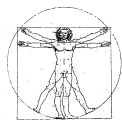
Pe raza orașului se pot identifica încă zone ce pot fi amenajate pentru funcțiunea de promenadă (inclusiv pe malul cursurilor de ape), este nevoie de crearea de noi piste dedicate pentru biciclete (pe străzile secundare, în cadrul noilor dezvoltări, conexiuni practicabile între tronsoanele de piste de pe străzile principale), cu interconectarea și modernizarea celor existente (există un potențial ridicat pentru reamenajare și reconfigurarea arterelor majore ce traversează orașul), care să fie o alternativă reală de încurajare a folosirii vehiculelor ecologice.

Există zone cu trotuare îngustate sau obstacole montate pe trotuare și piste de biciclete (stâlpi, semne de circulație, panouri publicitare, etc)

Trecerile de pietoni sunt realizate și pe zonele de staționare, fără executarea de alveole, fapt care duce la:

- angajarea pietonilor în traversare fără a avea vizibilitate (spațiul marcat pentru a nu se parca este des obstructat)
- reducerea locurilor de parcare în zonă prin impunerea de restricții pentru staționarea vehiculelor pe lungimea necesară vizibilității pietonului

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pistele de biciclete realizate nu au continuitate. Nu există piste de biciclete pe străzile secundare din cartiere. Acestea sunt marcate doar pe străzile principale și se opresc de obicei în zone îngustate unde trotuarele nu sunt dimensionate pentru fluxul de pietoni existent și nu pot prelua și fluxul de bicicliști.

Având în vedere discontinuitățile la nivelul traseelor pietonale (de agrement) și a celor pentru biciclete și mijloace de transport alternative se constată lipsa unor culoare destinate acestora care să permită străbaterea orașului în aceste moduri.

Pentru moment în Chișinău deplasarea pe bicicletă sau mijloace de transport alternative este mai puțin adresată agrementului și, de asemenea, există lungimi de traseu semnificative unde nu se poate spune că deplasarea s-ar putea realiza cu sentimentul de siguranță necesar. Lățimea redusă a benzilor de circulație și folosirea benzii marginale de către autobuze de transport public, alimentează acest disconfort.

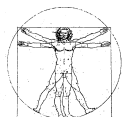
Parcări

Există zone, mai ales în partea centrală a municipiului sau în jurul instituțiilor administrative și de învățământ, unde, datorită fluxului și orarului specific, s-a constatat insuficiența numărului de parcări disponibile, mai ales între anumite intervale orare.

Încercarea continuă de a crea noi locuri de parcare a afectat în timp spațiul disponibil pentru circulațiile pietonale și spațiu verde, găsindu-se de multe ori cu greu o soluție de compromis între necesarul de parcări și dorința locuitorilor de a avea cât mai mult spațiu verde și pietonal în oraș, inclusiv în zonele interioare ale cartierelor de locuit. În același timp,

Nu există destule parcări subterane sau supraetajate în zone critice ale municipiului, cum ar fi intrările în oraș, piețele agroalimentare sau zonele cu densitate mare a instituțiilor administrative.

Recomandăm identificarea unor zone cu rol de nod intermodal, în care să fie construite și parcări supraetajate.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

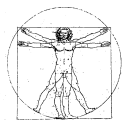
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

3.2. Analiza SWOT

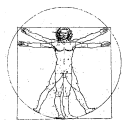
Analiza prezentată mai jos reprezintă o situație a circulației în Orașul Chișinău, dar aceste aspecte sunt cu caracter general, care se pot modifica prin intervențiile propuse pe termen scurt, mediu și lung, sunt elemente constatate pe baza documentelor puse până acum la dispoziție și vor suporta completări și ajustări în cadrul propunerilor ce se vor face prin PUG, în baza propunerilor echipei interdisciplinare ce va prelua și corela concluziile și propunerile relevante de diversele studii de fundamentare.

Această analiză SWOT oferă o imagine de ansamblu asupra situației actuale a transportului, circulațiilor și mobilității în Chișinău. Prin valorificarea punctelor forte și a oportunităților, și prin diminuarea punctelor slabe și a amenințărilor, Chișinău poate dezvolta un sistem de transport sustenabil și eficient, care să contribuie la creșterea calității vieții și la dezvoltarea economică a orașului.

Puncte forte

- **Cadrul legal și strategic modern:** existența și adoptarea planului de mobilitate urbană durabilă (SUMP) oferă un cadru coerent pentru investițiile viitoare, înlocuind viziunea învechită a PUG 2007.
- **Finanțare externă securizată:** sprijinul financiar confirmat de la instituțiile internaționale (BEI și BERD) acoperă proiecte majore de infrastructură (reabilitarea rețelei stradale și dezvoltarea transportului public).
- **Proiecte de capacitate mare:** planificarea unor soluții de transport public eficiente, cum ar fi coridorul BRT (bus rapid transit) și achiziția de flote noi, inclusiv autobuze electrice, indică o viziune modernă de creștere a capacității.
- **Potențial intermodal:** existența stațiilor feroviare cheie (Visterniceni, Chișinău) oferă oportunitatea de a crea noduri intermodale și de a dezvolta calea ferată ca o soluție de "metrou ușor" suburban.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

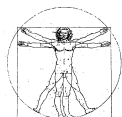
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Dezvoltarea rețelei de bază:** planurile de reabilitare a arterelor principale (etapa i, ii și iii) și proiectele de investiții (str. industrială, mesager) vizează îmbunătățirea calității fizice a carosabilului.
- **Viziune strategică de tranziție:** există un angajament instituțional ferm, susținut de documente precum strategia pentru transport și mobilitate inteligentă și planul de mobilitate urbană durabilă (SUMP), care aliniază orașul la bunele practici europene.
- **Axă puternică de transport public:** rețeaua de transport public este extinsă și funcționează ca un hub regional, cu troleibuzele constituind coloana vertebrală a sistemului. Municipality reînnoiește activ parcurile de autobuze și troleibuze.
- **Hub rutier și internațional:** Chișinăul este un nod rutier major și parte a unui coridor de transport paneuropean, facilitând conexiunile naționale și internaționale.
- **Capacitate de reglementare:** autoritățile locale dețin competențele de a reglementa transporturile rutiere și de a stabili regulamente proprii.

Puncte slabe

- **Supraaglomerare cronică și supra-motorizare:** numărul de autovehicule depășește de cinci ori capacitatea planificată a infrastructurii, generând supraaglomerare generală și reducând confortul urban.
- **Criză a spațiului stradal:** rețeaua stradală este sub-dimensionată și radială, neputând gestiona fluxurile de trafic care converg spre centru.
- **Infrastructură de suport precară:** densitatea rețelei de transport public (0,73 km/km²) este mult sub standardele recomandate (1,5–2,5 km/km²).
- **Deficitul de parcare:** există o lipsă critică de locuri de parcare organizate, ceea ce duce la parcare ilegală și obstrucționarea trotuarelor.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

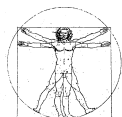
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Degradarea mobilității active:** infrastructura pentru pietoni și bicicliști este slab dezvoltată, iar piste de biciclete existente nu corespund reglementărilor. trotuarele sunt frecvent obstrucționate de mașini parcate.
- **Infrastructură feroviară disfuncțională:** calea ferată este într-o stare de deteriorare semnificativă și înregistrează pierderi lunare, limitându-i rolul în transportul suburban

Oportunități

- **Decongestie prin inel:** implementarea proiectelor de drum de centură cu sprijin european va elibera centrul de trafic de tranzit și va redistribui fluxurile.
- **Finanțare și expertiză UE:** statutul de țară candidată la UE permite accesarea de finanțări și adoptarea de bune practici europene în mobilitate.
- **Digitalizarea sistemului:** planurile de modernizare vizează digitalizarea sistemului de transport, implementarea sistemului de management al traficului (ITS) și a plății electronice (e-ticketing).
- **Dezvoltarea mobilității active:** există o dorință în creștere a populației (96,5% dintre respondenți dintr-un sondaj ar folosi bicicleta) de a trece la moduri de transport ecologice, oferind o bază socială pentru investiții în infrastructura dedicată.
- **Soluții de decongestionare radicale:** oportunitatea de a construi o centură ocolitoare (inel) pentru a prelua traficul greu și de tranzit și de a introduce un tren metropolitan/urban conectat la sistemul park-and-ride (P&R).
- **Modele financiare inovatoare:** recuperarea spațiului public și finanțarea îmbunătățirilor prin crearea unui fond municipal de mobilitate, alimentat din taxele de parcare și amenzi.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

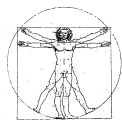
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Mobilitate activă segregată:** oportunitatea de a construi o rețea principală de ciclism segregată și de a implementa soluții de "zona școlară sigură" și transport pentru persoanele cu dizabilități, îmbunătățind siguranța și incluziunea.
- **Reglementare strictă:** implementarea schemei de circulație și interzicere a tranzitului de marfă prin centru, alături de dezvoltarea de centre logistice, va îmbunătăți mediul urban și siguranța.
- **Introducerea trenului metropolitan / urban** conectat la zone amenajate la intrările principale în oraș în sistem park-and-ride.

Amenințări

- **Presiunea demografică:** creșterea explozivă a locuirii în suburbii pune o presiune continuă și în creștere asupra infrastructurii radiale existente, putând anula efectul proiectelor de lărgire.
- **Dependența de resurse:** implementarea proiectelor SUMP este critic dependentă de finanțarea externă (BEI/BERD) și de capacitatea municipală de a co-finanța și gestiona.
- **Rezistența la măsuri:** riscul ca rezistența publică și cultura urbană (parcarea ilegală, lipsa disciplinei în trafic) să saboteze implementarea măsurilor de reglementare (parcare cu plată, benzi dedicate, restricții de viteză).
- **Eșecul implementării transportului public:** dacă modernizarea flotei și a sistemelor ITS nu se realizează rapid și coerent, eforturile vor eșua în a oferi o alternativă viabilă la automobilul privat, menținând congestia.
- **Voință politică și birocratie:** rigiditatea ministerelor de resort, lipsa unei abordări integrate și opoziția publică pot tergiversa sau anula reformele. problemele de birocratie și expropriere pot împiedica demararea proiectelor mari.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

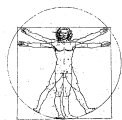
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Incapacitatea de implementare:** lipsa de resurse financiare și problemele tehnice ale documentației au dus deja la neinițierea sau amânarea proiectelor anterioare (ex: 55% din proiectele SNDR 2016-2020).
- **Riscuri naturale:** Orașul se confruntă cu riscuri seismice (până la 7 grade pe scara Richter), iar activitățile de dezvoltare spațială sunt complicate de alunecările de teren și de pericolul inundațiilor de-a lungul râului Bâc.
- **Creșterea numărului de autovehicule:** Creșterea numărului de autovehicule poate agrava problemele de trafic.
- În cazul centurii ocolitoare a orașului, în funcție de traseul ales, în cazul alegerii unui traseu prea lung al acestei (sau depărtat de zonele de deservire și conectare directă) există pericolul ca aceasta să nu funcționeze la capacitatea dorită, nefiind o alegere pentru conducătorii auto decât în cazul blocajelor de lungă durată.
- Dacă această centură nu este aproape de oraș și nu este gândită să funcționeze și ca un bulevard, permițând traversări în puncte strategice, în timp, aceasta va deveni un obstacol.
- **Preluarea / exproprierea terenurilor private în interesul public,** al comunității, poate să fie de lungă durată și să împiedice acțiunile rapide și rezolvarea problemelor în termene scurte dar reprezintă demersuri fără de care obiectivele mari de dezvoltare a infrastructurii de utilitate publică nu pot fi demarate sau îndeplinite iar transferarea prin condiționări sau acordarea de facilități a unor astfel de demersuri către zona privată are potențial de pierdere a controlului în direcția dezvoltării strategice de către autoritatea locală, ducând în final la evoluții, de fapt, împotriva interesului public.
- **Dezvoltarea necontrolată:** Dezvoltarea necontrolată a orașului poate duce la o creștere nesustenabilă a traficului.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

4. RECOMANDĂRI - Propuneri de organizare, măsuri și priorități de intervenție

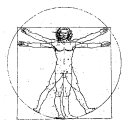
4.1. Rețeaua stradală și circulația rutieră de legătură între municipiul Chișinău și UAT-urile vecine

Strategiile de dezvoltare actuale ce influențează municipiul Chisinau au identificate mai multe proiecte și intervenții de infrastructură planificate, care vizează modernizarea și dezvoltarea strategică a Chișinăului și a regiunilor sale.

Proiecte de Dezvoltare Regională și Urbană

- **Poli de creștere:** Se propune un **Program Național de dezvoltare a orașelor - poli de creștere**, cu sprijin pentru șase municipii (Cahul, Ungheni, Soroca, Orhei, Comrat, Edineț) pentru a depăși deficiențele de dezvoltare.
- **Regiunea de Dezvoltare Chișinău:** O restanță majoră identificată este necesitatea de a crea și operaționaliza **Regiunea de Dezvoltare Chișinău**, inclusiv structurile sale (Consiliul Regional de Dezvoltare și Agenția de Dezvoltare Regională).
- **Planificare și reamenajare:** Se propune reabilitarea albiei râului Bâc și conectarea coridoarelor sale verzi. De asemenea, se sugerează utilizarea zonelor industriale dezafectate pentru proiecte rezidențiale.
- **Revitalizare urbană:** Printre obiective se numără modernizarea spațiilor publice, crearea de noi sub-centre locale și transformarea zonelor ocupate de locuințe avariate în spații publice.

În general, proiectele de infrastructură la nivelul regiunii au scopul de a îmbunătăți conexiunile rutiere și feroviare ale localității cu restul țării și de a facilita dezvoltarea economică a zonei.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

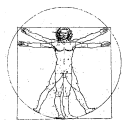
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pentru îmbunătățirea legăturilor dintre municipiul Chișinău și UAT-urile din vecinătate se recomandă modernizarea traseelor deja folosite ca și drumuri de exploatare sau agricole și realizarea unei rețele radiale complete în jurul municipiului.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

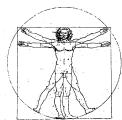
STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

4.2. Rețeaua stradală și circulația rutieră pe teritoriul Orașului Chișinău

Proiectele propuse pe teritoriul municipiului Chișinău propun o serie de soluții pentru a diminua impactul negativ al circulației și transporturilor, precum și îmbunătățirea mobilității urbane:

- **Sistem de parcuri:** Se propune un concept de dezvoltare și management a parcurilor urbane, care include mai multe măsuri:
 - **Amenajarea de parcaje** pe carosabil și prin redimensionarea trotuarelor.
 - **Instalarea de parcuri mecanice** supraetajate în zone cu spațiu limitat, cum ar fi curțile de blocuri.
 - **Construcția de parcuri subterane și supraetajate**, în special prin parteneriate public-private.
 - **Implementarea unui sistem de tip Park&Ride** la intrările în oraș, cu cinci centre de transbordare planificate în fiecare sector.
 - **Implementarea unui sistem de parcare cu plată** și crearea unui **Fond Municipal de Mobilitate** pentru finanțarea infrastructurii.
- **Transport Public:** Se intenționează ajustarea legislației pentru a clarifica și a separa competențele între autoritățile executive și cele de reglementare în organizarea transportului rutier. De asemenea, se propune elaborarea unei noi Strategii de Mobilitate până în 2030.
- **Infrastructura rutieră:** Planurile vizează organizarea de noi legături de transport direct între sectoare, cu ocolirea centrului istoric. De asemenea, se propune reabilitarea și modernizarea segmentelor rutiere restante pe coridoarele de conexiune națională și internațională.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- **Modernizarea infrastructurii rutiere:** Se propune lărgirea unor artere de circulație, construirea de sensuri giratorii și crearea de noi variante ocolitoare, modernizarea podurilor existente și realizarea de pasarele pietonale în zonele aglomerate.
- **Dezvoltarea transportului public:** Se propune extinderea rețelei de transport public și achiziționarea de noi mijloace de transport ecologice.
- **Promovarea transportului alternativ:** Se propune amenajarea de piste de biciclete și zone pietonale, și implementarea unui sistem de bike-sharing.
- **Managementul parcărilor:** Se propune construirea de noi parări și implementarea de politici de parcare care să descurajeze utilizarea autoturismului personal.
- **Reducerea traficului de tranzit:** Se propune construirea unei variante ocolitoare pentru a devia traficul greu și de tranzit din oraș.

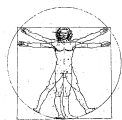
Prin implementarea acestor soluții, Chișinău poate reduce impactul negativ al circulației și transporturilor, și poate crea un mediu urban mai curat, mai sigur și mai atractiv

Acțiuni de dezvoltare / modernizare a facilităților de utilitate publică cu o distribuție mai amplă și echilibrată la nivelul orașului și a cartierelor acestuia, pentru a nu limita dezvoltarea zonelor din lipsa serviciilor administrative în zonă.

Se recomandă pe viitor amenajarea de intersecții denivelate în punctele de acces în oraș cu încărcare mai mare, pe principalele direcții, pentru fluidizarea traficului.

Infrastructura rutieră nu poate fi dimensionată pentru a face față orelor de vârf prin lărgirea carosabilului sau suplimentarea benzilor de circulație, această variantă fiind evident ineficientă în timp, dar se pot găsi soluții pentru fluidizarea traficului și reducerea ambuteiajelor în trafic prin măsuri de încurajare a renunțării la autoturismul personal, prin oferirea unor alternative viabile de deplasare.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pentru zonele de dezvoltare urbană viitoare, se propun:

- **Asigurarea accesului facil la noile zone**, prin conectarea la rețeaua stradală existentă.
- **Crearea unei rețele stradale interioare** pentru a facilita circulația în interiorul noilor zone funcționale.
- **Implementarea unor interdicții temporare de construire pe traseele noilor străzi** până la aprobarea Planurilor Urbanistice Zonale (PUZ), care vor clarifica situația juridică a terenurilor aferente circulației.

Toate aceste măsuri au ca scop modernizarea infrastructurii rutiere a orașului Chișinău, creșterea siguranței circulației și asigurarea unei dezvoltări urbane durabile.

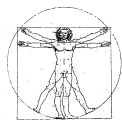
Necesitatea de a se interveni pe străzile marginale înainte sau cel târziu în același timp cu investițiile din zonele în dezvoltare.

Se recomandă modernizarea străzilor noi în două etape:

- În prima etapă să se realizeze rețelele subterane și calea de rulare până la nivelul de suprastructură;
- În a doua etapă, când construcțiile din zonă depășesc un procent de 85% să se facă decopertarea straturilor compromise (ex: balastului colmatat), să se completeze infrastructura și să se execute suprastructura căii de rulare;

E important ca în zonele în continuă dezvoltare să se impună restricții de tonaj pe străzile deja existente și în același timp să se găsească rute alternative posibil a fi folosite – drumuri agricole încă nemodernizate sau viitoare culoare de legătură, unde să fie permisă îmbunătățirea acestora de către investitori și folosirea lor cu tonajul adecvat.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Propunem o listă cu proiecte generale de infrastructură menite să îmbunătățească mobilitatea urbană și să dezvolte orașul într-un mod durabil.

Aceste proiecte sunt clasificate în trei categorii, în funcție de orizontul de timp:

Proiecte pe termen scurt (0-5 ani)

- Modernizarea arterelor principale din oras (benzi unice, piste de biciclete, zone pietonale, modernizarea stațiilor de transport în comun, modernizarea iluminatului public).
- Construirea de parcări (supraterane și subterane) în zonele critice.
- Modernizarea și extinderea rețelei de piste de biciclete.
- Implementarea unui sistem de bike-sharing.
- Implementarea de sisteme inteligente de management al traficului.
- Modernizarea sistemului de iluminat public.
- Achiziționarea de material rulant nou pentru transportul public.
- Campanii de conștientizare și educare.

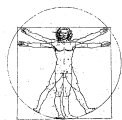
Proiecte pe termen mediu (5-10 ani)

- Realizarea unei variante ocolitoare a Chișinăului.
- Realizarea de pasaje supraterane peste calea ferată.
- Continuarea extinderii rețelei de piste de biciclete.
- Continuarea amenajării de zone pietonale.
- Continuarea modernizării sistemului de iluminat public.
- Modernizarea stațiilor de transport în comun.
- Implementarea de sisteme de informare a călătorilor.
- Dezvoltarea unui sistem integrat de transport public.

Proiecte pe termen lung (10-20 ani)

- Continuarea modernizării transportului public.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Extinderea rețelei de transport public.
- Dezvoltarea infrastructurii pentru vehicule electrice.
- Promovarea mobilității electrice.
- Crearea de zone verzi și spații de recreere.
- Dezvoltarea conceptului de "smart city".

Prin **sistematizarea circulației** se înțelege o reorganizare a modului de amenajare și dotare a unei zone, corespunzătoare tendinței economice – sociale – culturale care să țină cont și de condițiile de mediu – poluare.

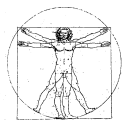
Sistematizarea circulației presupune refacerea sistemului de circulație pe structura străzilor existente, îmbunătățite acolo unde terenul permite acest lucru. Se va ține cont ca pe ampriza drumului să fie îmbinate toate elementele necesare în zonă (carosabil, trotuare, piste de biciclete, parcări și zone verzi) și în condiții de siguranță. De asemenea se va urmări creșterea categoriei funcționale a drumurilor folosind sensuri unice și benzi reduse (ca număr și mărite ca și lățime) sau prin restructurări integrale ale zonelor.

Sisteme propuse de reorganizare a circulației în oraș pe structura (zestrea) existentă:

Stabilirea unor zone (pe criterii de valoare turistică, culturală sau administrativă), dedicate 100% pietonilor și celor care folosesc sisteme de deplasare ecologice cum ar fi : biciclete, trotinete de orice fel, transportul în comun pe linia verde, etc.;

În jurul acestei zone pietonale, să existe unul sau mai multe bucle de acces prin care riveranii – care au locuri de staționare în incintă, sau în caz de nevoie (aducerea cumpărăturilor de orice fel mai aproape de proprietate – adică cu staționare de scurtă durată) - să se poată realiza în condiții decente și în siguranță;

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pe marginea acestei zone pietonale se recomandă crearea de parcări subterane și/sau supraterane, cu mai multe nivele, unde să staționeze vehiculele celor care locuiesc în zonă. În momentul în care aceste parcări sunt executate, cu abonament pentru riverani și taxa pentru ceilalți, orașul începe să își recupereze investiția și în plus crește calitatea vieții riveranilor prin îmbunătățirea aerului respirat, crește numărul de turiști/pietoni, crește timpul pe care oamenii îl petrec în plimbare și automat crește timpul de observare a zonei comerciale sau de servicii din zonă;

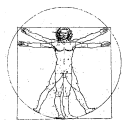
S-a constatat că în toate zonele în care s-a schimbat modul în care omul percepe informația de la nivelul de plimbare, nu din viteza mașinii, s-a obținut o creștere a afacerilor din zona vizată, pietonul fiind interesat de vizionarea și achiziționarea de lucruri sau servicii pe care le observă în timpul promenadei.

Efectiv pe acest sistem se bazează spațiile comerciale mari tip Mall – este adusă persoana la zona de mall cu autoturism, mijloace de transport în comun, pe jos sau cu alte mijloace alternative, i se oferă o zonă de parcare în afara zonelor de interes, după care se poate plimba pe trasee stabilite tip promenadă prin locația stabilită pe 1 sau mai multe nivele. La foarte multe mall-uri se și repetă ideea de străzi cu trotuare (ex: Alba Iulia) intersecții sau mini parcuri cu pâraie și podețe (ex: Cluj Napoca).

În momentul în care pietonii au o zonă de promenadă doar pentru ei – cu acces extrem de restrâns pentru autovehicule – doar trecerea lor spre incinte – atenția în momentele de relaxare se schimbă. Lumea observă lucruri pe care nu le-a văzut înainte chiar dacă trecea zilnic pe acolo, descoperă servicii pe care le căuta și nu știa unde le găsește, se schimbă specificul serviciilor oferite spre populație, se schimbă zona comercială, adaptându-se la cerere, se încurajează comerțul cu produse originale, locale, suveniruri și produse unicate.

Prin aceasta schimbare, orașul își păstrează zona pietonală, pentru a fi vizitată și admirată.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

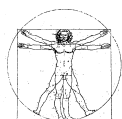
În afara acestei zone istorice, după stabilirea tuturor traseelor verzi posibile, se poate, cu investiții minime, reorganiza întreaga circulație în oraș, pentru fluidizarea ei prin implementarea de sensuri unice și utilizarea spațiului câștigat din carosabilul existent pentru crearea de zone de promenadă combinate cu piste de biciclete, delimitate prin zone verzi de circulația auto. În funcție de amenajarea dorită pe fiecare stradă, banda cu sens unic se poate lărgi la două benzi de circulație în apropierea intersecțiilor, pentru ușurarea selectării direcției de mers.

Crearea de inele de sensuri unice este o modificare majoră, inițial mai neplăcută pentru participanții la trafic (deoarece în scurt timp dă peste cap obișnuințele de ani de zile, dar oamenii își schimbă rapid obiceiurile în funcție de posibilitățile de transport), dar este opțiunea cu cele mai puține conflicte de trafic și creează fluiditate în trafic, în special pe bulevarde și străzi colectoare. Un exemplu foarte bun în aceste sens sunt orașele Brașov și Cluj Napoca, care au reușit prin aceasta alegere să aibă o circulație mult fluidizată și în orele foarte aglomerate, având mai multe benzi de stocare pentru direcțiile de mers principale.

Pentru acest tip de schimbare este necesar ca modificarea să se facă în timpuri foarte scurte în ceea ce privește modificarea semnalizării rutiere, iar informarea populației să se facă din timp în ceea ce privește data la care se va produce modificarea. Pregătirea în ceea ce privește informarea și execuția trebuie făcute în așa fel încât modificările pe toate zonele schimbate să se producă în 1-2 zile astfel încât prima zi de utilizare a zonelor schimbate să fie duminică. Oamenii responsabili, știind acest lucru, își vor reface și verifica traseul pentru ca luna să nu riște accidente.

În general, diferențele de distanță sunt nesemnificative, iar acestea sunt compensate din plin de lipsa ambuteiajelor și creșterea fluidității traficului auto.

Propunerea de sensuri unice, pe străzile apropiate prin care se urmărește fluidizarea circulației în detrimentul scurtării traseelor, dar nu prin amenajare de parcuri laterale, ci cu amenajări de piste de biciclete, benzi destinate transportului

**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

public de persoane sau lărgirea trotuarelor și amenajări de spații verzi, poate să schimbe semnificativ circulația în oraș, dacă se lucrează pe principiul „pânzei de păianjen”, adică sensuri unice pe un inel central și străzile secundare de legătură să fie tot cu sensuri unice, alternativ.

Pentru o eficiență bună a acestui sistem trebuie avut în vedere conectarea eficientă a acestor inele de sensuri unice, prin legături între inele.

În acest sens, vedem oportune în continuare proiecte propuse deja și prin studiile anterioare, pentru completarea rețelei de drumuri (inclusiv centura ocolitoare) și proiecte de traversare mai facilă a căii ferate ce străbate orașul, atât auto, cât și pietonale/velo.

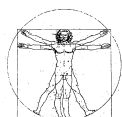
De asemenea, odată cu modernizarea rețelei de drumuri din oraș, recomandăm reconfigurarea intersecțiilor aglomerate sub forma intersecțiilor cu sens giratoriu sau instalarea de semafoare inteligente, sensibile la volumul de trafic de pe arterele implicate, acolo unde spațiul fizic nu permite alt tip de aranjare.

Acestea pot fi intervenții care să se materializeze într-un timp relativ scurt, dar pot avea un impact foarte mare asupra fluidității traficului din oraș și să crească mult siguranța în trafic.

În completare, prezentăm propuneri generale ale proiectantului, propuneri ce au rolul de a îmbunătăți traficul rutier și calitatea vieții în municipiu:

Propunerea 1 – Superblocks

Tendința europeană de reamenajare a zonelor de locuit, prin stabilirea unor zone care să aibă accese de jur împrejur și, pe acest teren se trece la coborârea traficului în subteran sau reducerea lui semnificativa și redarea terenului de la nivel oamenilor, pentru piste de biciclete, promenade sau parcuri. Acest model permite o amenajare sistematică în subteran a rețelelor, locurilor de staționare sau căilor de traversare și facilitează folosirea terenului de la nivelul solului pentru



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

activității care să îmbunătățească sănătatea și starea de bine a populației. Exemple de acest gen de regăsesc în Madrid, Barcelona și se constată că zonele care au fost astfel modernizate au avut pe lângă îmbunătățirea aerului și a condițiilor de trai și o creștere economică.

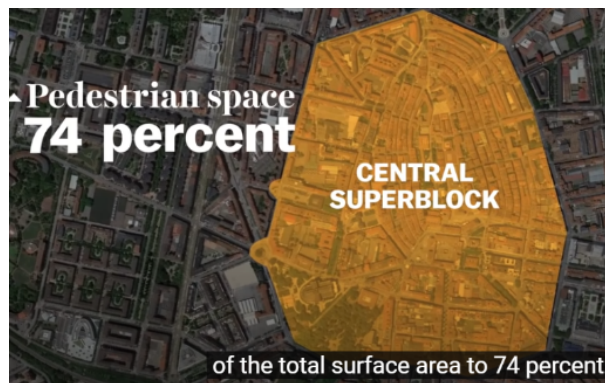


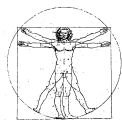
Sursa: Superblocks: How Barcelona is taking city streets back from cars;

https://www.youtube.com/watch?v=ZORzsubQA_M

Modelul este numit „super-blocuri” și e deja implementat, încă din 2008, într-un oraș de lângă Barcelona, numit Victoria Garsteiz. Aici, orașul fiind unul istoric, s-a impus ca inelul central să fie singurul pe care se poate intra cu autoturismul cu viteze mai mari, pe toate străzile interioare având acces auto cu viteze de maxim 10 km/h și doar în condiții clar stabilite. Aceasta modificare a dus la schimbări pozitive majore:

- Spațiul pentru pietoni a crescut de la 45% din toată suprafața la 74%



**ARHICON**

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

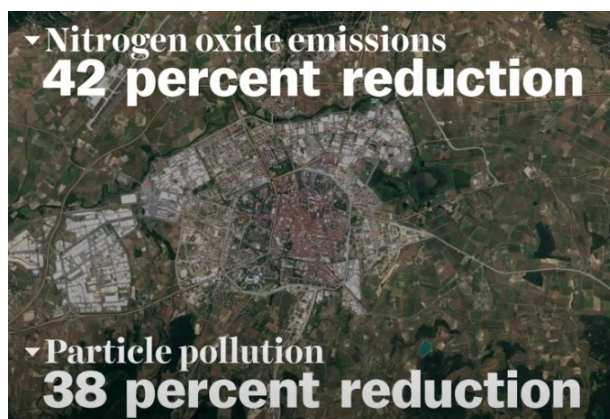
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Nivelul de zgomot a scăzut de la 66.5 dBA la 61 dBA
- Cea mai impresionantă modificare a fost reducerea a 42% în emisiile de oxid de nitrogen și 38% reducere în particule poluante în aer
- Și pe lângă toate aceste beneficiile, nivelul economic al zonei a crescut, afacerile adaptându-se la noua cerere, în care pietonii în plimbare văd și intră în locațiile afacerilor aflate de-a lungul traseului lor.

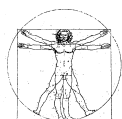


Soluția aceasta se poate adapta parțial și în Municipiul Câmpia Turzii, prin identificarea zonelor cu potențial ridicat pentru amenajarea de perimetre preponderent pietonale.

În același timp, propunem identificarea de perimetre, chiar și în zonele de case, unde să se realizeze inele de sensuri unice, iar odată cu modernizarea acestor străzi să se mute toate rețelele în subteran, iar ampriza străzii să fie modificată pentru a se putea crea trotuare mai generoase și o rețea de piste de biciclete.

Exemplificăm cu o propunere în acest sens:

Profil transversal tip existent



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



IMP Chișinău Proiect



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

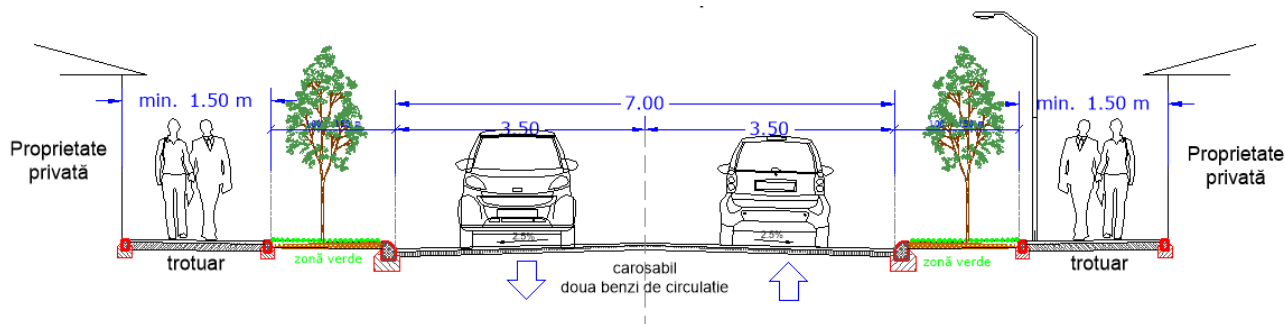
UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

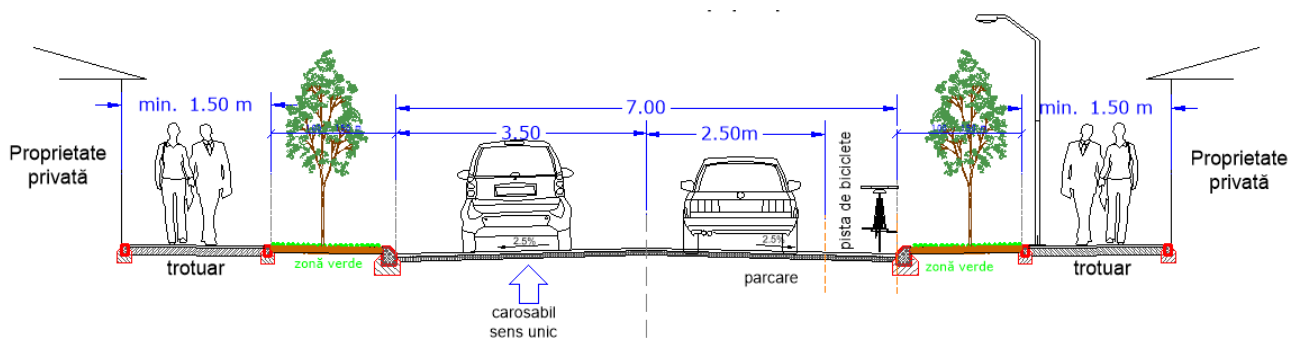
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR



Profil transversal tip propus

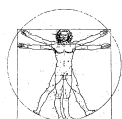


Schimbare profil transversal al străzilor și transformare în stradă cu sens unic, cu parcare laterală și pistă de biciclete.

Sursa: prelucrare proiectant

Propunerea 2 - deoarece traseele căilor ferate sunt executate cu pante mici și racorduri mari, acest lucru permite amenajarea de străzi de legătură importante pe traseul căilor ferate, în zonele de siguranță și pe terenurile adiacente:

- Realizarea de străzi cu 2 benzi, pe o parte sau amândouă, de-a lungul căilor ferate existente, care să funcționeze ca și centuri / drumuri de legătură între cartierele din oraș și totodată localitățile învecinate ar constitui trasee secundare utilizabile în special în perioadele aglomerate, dar și ca traseu secundar în cazuri de accidente și blocaje pe drumurile.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

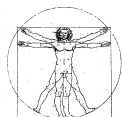
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Zonele unde acestea se pot executa sunt de-a lungul căilor ferate existente.
- Traseele ar trebui stabilite în cel mai scurt timp, pentru a se împiedica construirea de obstacole sau obținerea de autorizații în zona de siguranță a caii ferate și adiacent acesteia – adică pe traseele propuse;
- Soluția trebuie adaptată particular pe sectoarele posibile, unde spațiul permite amenajările propuse și continuarea lor în UAT-urile învecinate, putând constitui centuri de legătură cu localitățile aparținătoare sau orașele învecinate.
- Proiectul trebuie realizat în colaborare cu administrația cailor ferate, amenajarea străzilor constituind un avantaj prin facilitarea întreținerii mai facile a căilor ferate.
- Pe cât posibil, recomandăm să fie amenajate cu minim 2 benzi de circulație, pentru a nu fi închise în perioadele de întreținere a căilor ferate.
- Acest gen de proiecte necesită intervenții importante, deoarece zona, fiind considerată una de întreținere, are cablaje, rețele și de obicei șanțuri pentru colectarea apelor pluviale, pentru care trebuie găsite soluții de îngropare, re poziționare sau canalizare.
- Se poate lua în considerare executarea unei benzi suplimentare pentru traficul ușor (biciclete, trotinete, sau alte vehicule ecologice); aceste trasee sunt mai scurte, folosite în special de autoturisme și nu de traficul greu, siguranța circulației reprezentând un avantaj în alegerea folosirii ei la trafic ușor;
 - Realizarea unor legături între localitățile din jurul municipiului, aflate de-a lungul căilor ferate, poate să constituie un avantaj, facilitând organizarea de tururi de cicliști sau alte activități culturale.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

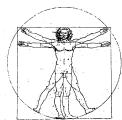
IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Propunerea 3 – Reorganizări majore ale orașelor și redarea spațiului urban oamenilor, în detrimentul vehiculelor personale

Un exemplu de reorganizare majoră a spațiului public de circulație o reprezintă orașul Utrecht din Olanda.

Utrecht este al patrulea oraș ca mărime din Olanda și se află la 44 de km distanță de Amsterdam.

A câștigat 11 premii europene pentru Spațiul Public Urban, după ce autoritățile au regândit și reconstruit întreaga metropolă.

Rezultatul muncii celor peste 100 de experți specializați pe planificare urbană au transformat complet orașul care a devenit cel mai prietenos loc pentru biciclete.

Are cea mai mare și bine conectată gară din Olanda și un transport public de învidiat.

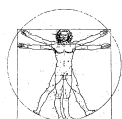
O autostradă a dispărut, pur și simplu din centrul orașului, iar pe unele străzi mașinile au acces doar restricționat. În prezent, în Utrecht, se construiește și primul cartier gândit complet fără autoturisme.

Timp de 25 de ani, autostrada urbană cu nouă benzi de circulație a umplut centrul de zgomot și poluare, deoarece *cu cât adaugi o bandă de circulație în plus pentru autoturisme, cu atât atragi mai multă circulație auto și atunci e un fel de cerc vicios care nu se mai termină niciodată.*

Autoritățile și-au dorit să redea locul naturii și să reconstruiască zona așa cum era ea odată, cu canalul medieval ce făcea parte din structura de apărare a orașului.

Transformarea a durat 20 de ani și s-a lucrat pe porțiuni fără blocarea circulației, astfel încât metropola să funcționeze.

Utrecht este renumit astăzi în întreaga lume pentru planurile de reducere constantă a drumurilor permise autoturismelor. Dar și pentru alternativele create,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

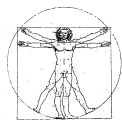
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

transportul în comun și piste pentru biciclete, astfel că locuitorii orașului au câștigat spații de recreere și zone verzi.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

4.3. Transport public de călători

Transportul public din Chișinău este un sistem vital și funcțional, oferind o alternativă la transportul cu autoturismul personal, dar care se află într-o fază de tranziție.

Modernizarea flotei și eforturile de digitalizare reprezintă pași importanți înainte.

Cu toate acestea, pentru a atinge un nivel de eficiență european, sunt necesare investiții strategice în infrastructură, o planificare urbană mai riguroasă și o abordare integrată, care să pună accentul pe fluidizarea traficului și pe încurajarea utilizării transportului în comun.

Prin investițiile în material rulant nou și în tehnologii moderne, transportul public contribuie la reducerea poluării și la îmbunătățirea calității aerului în oraș.

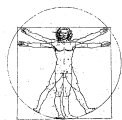
Transportul de persoane în regim taxi reprezintă o modalitate complementară de a satisface nevoia de mobilitate, atât a locuitorilor municipiului Chișinău, cât și a turiștilor. Dar spre deosebire de transportul în comun de mare capacitate, acestea contribuie mult la aglomerarea traficului rutier, astfel ca recomandăm în general adoptarea unei direcții strategice pe termen lung de a crea un echilibru între diferitele moduri de transport, prin care vehiculele de tip taxi, alături de autoturisme, autocare private, motociclete, biciclete și pietoni, trebuie gestionate pentru a asigura un flux de trafic eficient.

O altă problemă a transportului în comun este lipsa benzilor dedicate.

Recomandăm extinderea flotei de transport public cu mijloace ecologice/electrice, modernizarea stațiilor de transport public și a depoului, măsuri de eficientizare a transportului public de călători și construirea/modernizarea de stații pentru transport public.

Recomandăm de asemenea dezvoltarea transportului public inclusiv spre localitățile învecinate, eventual prin crearea de asocieri cu acestea pentru implementarea unui sistem de transport comun.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Creșterea fluidității în trafic se recomandă a fi obținută prin reducerea elementelor conflictuale identificate în desfășurarea circulației urbane, prin măsuri ce includ printre altele - crearea de sensuri unice, benzi dedicate transportului în comun și creșterea siguranței în circulație a celor care folosesc mijloace alternative de transport.

Din perspectiva îmbunătățirii transportului public local, prin reconfigurarea amprizei străzilor se poate îmbunătăți fluiditatea în trafic dar și viteza și frecvența transportului în comun, în special dacă exista pe un traseu cu banda dedicată și stații de autobuz în bandă, fapt care ar reduce timpii de intrare-ieșire în stațiile de autobuz. Reducerea timpilor de deplasare conduce automat la creșterea atractivității transportului în comun și la alegerea acestuia în detrimentul autovehiculului propriu.

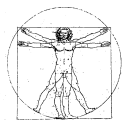
Pe un sistem de ampriza deja existent, care nu permite redistribuirea spațiilor pentru suplimentarea benzilor de circulație – soluție care s-a dovedit în timp ineficientă, acest lucru se poate face doar prin redistribuirea benzilor de circulație, reconfigurarea circulației pe sectoare sau trasee ca și sensuri unice și descurajarea folosirii autoturismului, dar în același timp oferirea de soluții alternative viabile.

Recomandăm configurarea traseelor și frecvenței transportului în comun în așa fel încât să fie acoperită toată aria de interes a comunității, inclusiv includerea în traseele aferente a zonelor periurbane, cu densitate mare de locuitori, chiar dacă sunt pe UAT-urile învecinate, prin prelungirea traseelor și/sau suplimentarea liniilor, mai ales spre acele zone unde rezidenții au locuri de muncă în Chișinău și, totodată, folosesc serviciile oferite de Orașul Chișinău.

Pe parcursul traseelor stabilite se intercalează inevitabil și traseele de transport spre școli.

Acestea pot fi eficientizate și prin schimbarea orelor de începere a cursurilor la școli. Școlile pot să aibă ore diferite de începere a cursurilor, în funcție de vârstă

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

copiilor, lucru care ar relaxa orele de vârf prin reducerea traficului suplimentar dat de autovehiculele care duc copii la școală, înainte să-și facă traseul spre locul de munca și astfel, copii nu sunt nevoiți să folosească transportul în comun sau orice alt mijloc de transport ecologic.

De asemenea, școlile în care nu există posibilitatea ca elevii să-și parcheze bicicletele, trotinetele, skate-urile, nu încurajează ca elevii să vina la școală neînsoțiți.

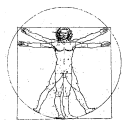
Alt aspect important al transportului public de călători este integrarea modurilor de transport prin crearea unor centre intermodale în zonele complexe, care să faciliteze transferul între diferitele moduri de transport (tren, autobuz, bicicletă, mers pe jos).

De asemenea, problema accesibilității în zone înguste sau în intersecții cu probleme se poate rezolva prin achiziționarea de mini autobuze electrice care să circule pe aceste trasee cu probleme, compensând cu un număr mai mare de astfel de autovehicule de transport în comun sau cu o frecvență mai ridicată necesarul de transport.

4.4. Transportul pe calea ferată, tren periurban

Îmbunătățirea accesibilității la acest tip de transport, pe calea ferată, împreună cu omogenizarea tipului de infrastructură și material rulant, mărirea vitezei de rulare și crearea de legături cu transportul în comun între gări și punctele de interes, ar încuraja populația să folosească calea ferată, ca soluție alternativă, viabilă, mult mai economică decât folosirea mașinii proprii sau a autocarelor pentru a ajunge la destinație, mai ales din localitățile învecinate Orașului Chișinău și invers.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Un **tren periurban**, cunoscut și sub denumirea de tren suburban, este un tip de serviciu feroviar care operează în periferia zonelor urbane, conectând suburbiile și orașele apropiate centrului municipiului.

Aceste trenuri rulează în mod obișnuit pe rutele cele mai utilizate de navetiști, servind pasageri care locuiesc în suburbii sau localitățile apropiate și care trebuie să călătorească la locul de muncă, școală sau alte destinații din oraș.

Acestea circulă cu frecvență ridicată, adaptată la orele de vârf, și dispun de o rețea extinsă de stații atât în zonele centrale, cât și în suburbii.

Astfel, oferă accesibilitate sporită locuitorilor din zonele periferice, în special celor cu acces limitat la alte mijloace de transport.

Fiind integrate în sistemul de transport public, permit transferul ușor către alte tipuri de transport, cum ar fi autobuze sau tramvaie, stații de bike-sharing.

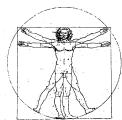
Costul redus și eficiența fac din trenurile periurbane o alternativă populară pentru navetiști, contribuind la reducerea aglomerației și la optimizarea deplasărilor între suburbii și orașe.

În concluzie, trenurile periurbane joacă un rol vital în îmbunătățirea conectivității, reducerea ambuteiajelor și îmbunătățirea accesibilității pentru locuitorii din zonele periferice, fiind implementate cu succes în multe locuri din țările Europei de Vest.

Suntem convinși că implementarea unui sistem de tren periurban ar reduce mult traficul din zona, după modelele de bună practică existente deja în vestul Europei și ar fi un plus atât pentru navetiști, cât și pentru turiștii care vor să viziteze orașul și împrejurimile sale, dar acesta impune realizarea unor investiții:

- Modernizarea gărilor din Chișinău: Se propune modernizarea gărilor din Chișinău, pentru a oferi o experiență mai plăcută călătorilor. Aceasta ar putea include modernizarea peroanelor, a spațiilor de așteptare și a facilităților pentru persoanele cu dizabilități.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

- Integrarea transportului feroviar cu alte moduri de transport: Trebuie subliniata importanța integrării transportului feroviar cu alte moduri de transport, cum ar fi transportul public local și transportul nemotorizat. Aceasta ar putea implica crearea unor conexiuni mai bune între gară și stațiile de autobuz, precum și dezvoltarea unor facilități pentru biciclete în zona gării.
- Dezvoltarea unui tren periurban: Dezvoltarea unui tren periurban care să conecteze Chișinău cu localitățile învecinate ar putea oferi o alternativă de transport pentru navetiști și ar putea reduce traficul rutier în zonă.

Se pune accent pe dezvoltarea unui sistem de transport sustenabil, care să minimizeze impactul asupra mediului. În acest sens, se recomandă utilizarea de material rulant electric sau hibrid, precum și implementarea de măsuri pentru reducerea consumului de energie.

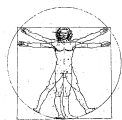
Siguranța călătorilor este o prioritate. Se recomandă implementarea de măsuri pentru creșterea siguranței în traficul feroviar, cum ar fi modernizarea infrastructurii și a materialului rulant, precum și implementarea de sisteme de semnalizare și control a traficului.

Se pune accent pe asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități la transportul feroviar. Aceasta ar putea implica modernizarea gărilor și stațiilor, precum și dotarea materialului rulant cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Prin implementarea acestor recomandări, Chișinău ar putea dezvolta un sistem de transport feroviar și periurban modern, eficient și sustenabil, care să contribuie la creșterea calității vieții locuitorilor și la dezvoltarea economică a orașului și a regiunii din care face parte.

4.5. Transport de marfă

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Se recomandă păstrarea orarului impus prin hotărârile locale existente pentru transportul de marfă, deoarece acest tip de transport nu ridică probleme importante la ora actuală, fiind deja organizat.

Pe de altă parte, variante deservirii zonelor economice ale municipiului prin transportul de marfă pe cale ferată poate contribui semnificativ la decongestionarea și eficientizarea funcționării circulației carosabile în aceste zone, având un efect pozitiv și din punct de vedere al reducerii poluării mediului.

Recomandăm construirea unei variante ocolitoare pentru Chișinău, pentru a scoate traficul greu din oraș și modernizarea străzilor care ar putea fi utilizate și pentru transportul de marfă către zonele comerciale și industriale din oraș.

Toate aceste măsuri pot duce la îmbunătățirea transportului de marfă din oraș, trebuie pus accent pe asigurarea accesibilității transportului de marfă către zonele industriale și comerciale din oraș, precum și către facilitățile turistice din zonă, dar recomandăm și implementarea de măsuri pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ și măsuri pentru creșterea siguranței în traficul de marfă, cum ar fi restricționarea accesului vehiculelor grele în anumite zone sau perioade de timp.

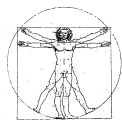
4.6. Deplasări pietonale și cu bicicleta

Deplasări pietonale

Este necesară amenajarea trotuarelor în zonele trecerilor de pietoni prin lărgirea alveolelor pe zonele de staționare laterale carosabilului pentru a crește vizibilitatea acestuia și a fi ușor observat de conducătorii auto.

Găsirea de soluții pentru a îndepărta obstacolele de pe trotuarele îngustate – amplasarea pe proprietățile private a cutiilor de curent, gaz, retragerea stâlpilor de iluminat sau electrici, adaptarea totemurilor de reclame pentru ca acestea să nu reducă vizibilitatea, reducerea lățimii de racordare între carosabil și trotuar prin reducerea diferenței de înălțime (garda la bordură) sau folosirea de elemente de

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

racord mai scurte. Amenajarea de rampe la fiecare trecere de pietoni existente, indiferent de categoria de străzi pe care se găsește.

Reducerea conflictelor în marile intersecții prin pasaje subterane sau supraterane cu zone de belvedere.

Semnalizarea tactilă a tuturor zonelor de obstacole în traficul pietonal și marcarea unui traseu continuu pentru nevăzători.

Amenajarea zonelor noi cu trotuare de minim 1.50m net (semnalizarea rutieră se realizează tot în lățimea trotuarelor și prin amplasare ei se obstrucționează integral un trotuar cu lățime redusă).

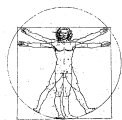
Gardurile perimetrare ale alveolelor cu pomi să fie înlocuite cu protecții pentru spațiile verzi și susținerea arborelui cu sisteme mai înalte și mai apropiate de trunchiul acestuia, alveolele pot fi amenajate cu structură care să nu permită creșterea buruienilor, dar să lase apa pluvială să ajungă la plante. Gardurile existente reprezintă un impediment în deplasarea pietonilor și îngustează câmpul vizual în deplasarea vehiculelor.

Amenajarea de zone de promenadă de-a lungul cursurilor naturale de ape existente, a șanțurilor de desecare existente, lângă zonele de siguranță a căilor ferate, pe terenurile libere de sarcini, care urmează să fie dezvoltate sau prin reconversia spațiilor de parcare existente și mutarea acestora în parcuri subterane sau în clădiri dedicate supraetajat în cadrul cartierelor existente. Aceste promenade se pot amenaja ca și „autostrăzi” pentru biciclete și pietoni, ele încurajând folosirea sistemului de transport alternativ.

Creșterea dezirabilității aglomerărilor urbane prin crearea de zone exclusiv pietonale, îndepărtarea traficului auto de zonele centrale sau chiar mutarea unei părți din trafic în subteran, concomitent cu crearea de zone de promenadă la suprafață și extinderea spațiilor verzi.

Un exemplu de bună practică este tendința europeană de reamenajare a zonelor de locuit, așa numitele „superblocks”, prin stabilirea unor zone care să aibă

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

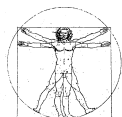
accese de jur împrejur iar în interior se trece la coborârea traficului în subteran sau reducerea lui semnificativă și redarea terenului de la nivel oamenilor, pentru piste de biciclete, promenade sau parcuri. Acest model permite o amenajare sistematică în subteran a rețelelor, locurilor de staționare și căilor de traversare și facilitează folosirea terenului de la nivelul solului pentru activități care să îmbunătățească sănătatea și starea de bine a populației. Exemple de acest gen de regăsesc în Madrid, Barcelona și se constată că zonele care au fost astfel modernizate au avut pe lângă îmbunătățirea aerului și a condițiilor de trai și o creștere economică.

Deplasări cu bicicleta

Încurajarea folosirii bicicletelor ca modalitate de transport ecologică, alături de alte vehicule ce pot contribui la decongestionarea traficului auto (trotinete, trotinete electrice, moped) este o necesitate pentru a reduce traficul în localitate.

De asemenea, tendința actuală este de încurajare a serviciilor de transport urban intermodal în toată zona de influență a localităților, pentru a facilita schimbarea ușoară a mijloacelor de transport, făcând facilă schimbarea diferitelor tipuri de transport - urban, extraurban, auto privat, biciclete, etc.

Acest tip de proiecte prevăd o abordare unitară a circulației în zona studiată, cu peroane prevăzute cu rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități, tabele electronice de informare a călătorilor, treceri de pietoni pentru a facilita circulația pietonilor între peroane și rasteluri de biciclete pentru lăsarea bicicletelor proprii, dar și pentru închirierea de biciclete în sistem bike-sharing (sau trotinete). La acestea se pot adăuga zone de parări dedicate, cu locuri de parcare speciale destinate persoanelor cu dizabilități, cât și locuri cu stație de încărcare pentru autovehiculele electrice/hibride.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Un aspect considerat minor, dar cu impact mare asupra siguranței circulației în general este modul de preluare a **apelor pluviale**. Chiar dacă în ultimii ani toate sistemele de preluare a apelor pluviale s-au impus să fie separate și cu descărcarea lor în pârauri, râuri naturale, recomandăm să se modifice sistemul de preluare efectivă a apelor pluviale cu **guri de scurgere sub bordură sau sub trotuare**, pentru ca acestea să nu mai fie un impediment pe zona pistelor de biciclete trasate pe carosabil. Gurile de scurgere actuale creează disconfort pentru bicicliști și predispun la accidente din cauza manevrelor bruște de evitare a grătarelor de canal sau a diferențelor de nivel la montarea acestora.

Păstrarea tendinței deja existentă în proiectele aflate în derulare, de a amenaja piste de biciclete între trotuar și carosabil, cu montarea stâlpilor de iluminat pe zona de trotuar, la marginea proprietății, iar garda la bordură să se reducă la 10cm, pentru a putea fi preluată cu placi de acces sau racorduri pe maxim 30 de cm lățime, fapt care reduce lățimea pistelor în zona acceselor doar cu 10 cm.

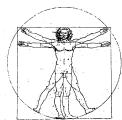
Recomandăm ca în cazul redistribuirii lățimii carosabilului existent, fără modificări structurale, să se ia în considerare următoarele:

- Păstrarea categoriei drumului, prin modificarea benzii de circulație marginale pentru a fi folosită ca zonă de parcare laterală (2.50m) și pistă de biciclete marcată (1.00m lățime)
- Evitarea reducerii benzilor de circulație de la 3.50 m la 3.00m sau mai puțin pentru a nu duce la declasificarea străzilor actuale

Se recomandă extinderea zonelor pietonale existente și crearea de noi zone pietonale, în special în centrul orașului și în zonele cu atracții turistice.

Se impune modernizarea trotuarelor existente, prin repararea și înlocuirea celor degradate, precum și prin asigurarea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Pentru moment, în Orașul Chișinău deplasarea cu biciclete nu se poate face din plăcere și cu sentimentul de siguranță necesar. Lățimea redusă a benzilor de circulație alimentează acest disconfort și orice biciclist din trafic duce în lanț la reducerea vitezei în zona lui și tendința de a fi „depășit” ușor, fapt care poate duce la accidente grave.

Pistele dedicate pot fi create ușor în zone de recreere (parc, pădure, zona verde), delimitate clar prin zone verzi sau borduri cu garda spre partea carosabilă. Acestea sunt montate denivelat la trecerea peste carosabil, obligând astfel conducătorii auto să reducă viteza la sub 30 de km/h pentru a trece aceste obstacole.

Pistele trebuie să fie marcate corespunzător atât vertical cât și orizontal, vopsite în culori care ies în evidență – roșu sau executate cu asfalt roșu pentru a nu încuraja conducătorii auto să le folosească pentru staționare sau chiar oprire.

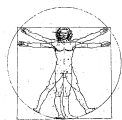
Se recomandă crearea unei rețele de piste de biciclete care să lege zonele rezidențiale, zonele comerciale și zonele turistice ale orașului.

Complementar, recomandăm implementarea unui sistem de bike-sharing, care să ofere o alternativă de transport flexibilă și accesibilă, cu amenajarea de parcuri pentru biciclete în zonele cu trafic pietonal intens, cum ar fi gara, stațiile de transport public, centrele comerciale și obiectivele turistice.

Încurajarea deplasărilor pietonale și cu bicicleta ar reduce numărul de mașini din oraș, ceea ce ar duce la diminuarea traficului și a poluării. Deplasările pietonale și cu bicicleta sunt o modalitate excelentă de a face mișcare și de a promova un stil de viață sănătos. Un oraș cu o infrastructură pietonală și de biciclete bine dezvoltată ar fi mai atractiv pentru turiști, ceea ce ar putea duce la creșterea numărului de vizitatori.

4.7. Parcări

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Recomandăm amenajarea în zona instituțiilor publice de zone cu staționarea interzisă, care să permită oprirea cu timp redus a autovehiculului pentru a aduce sau a prelua rapid utilizatori / elevii.

Recomandăm crearea de noi parcări subterane sau supraetajate în zonele critice ale orașului, cum ar fi intrările în oraș, piețele agroalimentare sau zonele cu densitate mare a instituțiilor administrative, în sau în imediata apropiere a zonei centrale (similar cu demersul de la Gara din Municipiul Sibiu).

Prevederea de măsuri de nuanțare în reglementările cu privire la asigurarea parcarilor, cu tratarea diferențiată a diversele zone ale Sinaiei, raportat la gradul de deservire cu transport în comun și dotări de utilitate publică precum și la tipul de funcțiune.

Desființarea locurilor de parcare de pe marginea drumului se poate compensa prin executarea unor parcări multi-etajate, în apropierea stațiilor de transport în comun.

Deși situația parcarilor în zonele rezidențiale și la unitățile economice este satisfăcătoare, recomandăm intervenții pentru a suplimenta numărul de locuri de parcare în apropierea zonelor turistice și a instituțiilor publice, eventual prin realizarea de parcări supraetajate.