



RAPORT INTERMEDIAR

Project/ Proiect: "MOVE IT like Lublin" - a Chisinau public transport sustainable development initiative/NEAR-TS/2020/421-885

Assignment/ Misiune: Elaborarea de rapoarte de politici locale (Policy briefs) cu recomandări pentru implementarea celor mai noi abordări în transportul public

Submitted by/ Prezentat de către: SC "CRAYS Consulting" SRL

Contract No: MILL/S/BRIEFS/2022/01 din 30 martie 2022

Contract Period:
Perioada contractului 30/03/2022 - 30/01/2023

Date of Report/Data prezentării raportului: 28/09/2022

Submitted by/ Prezentat de către:
"CRAYS Consulting" SRL

Ilie Bricicaru

Signature and stamp / Semnătura și ștampila



Cleared by/ Avizat de către:
Octavian Lungu
Project Manager

Signature / Semnătura

Approved by/ Aprobat de către:
Ilie Ceban
Project Supervisor

Signature and stamp / Semnătura și ștampila

CUPRINS

Rezumat.....	5
1 Introducere	6
2 Bune practici. Metodologia aplicată	8
3 Cercetare, Rezultate și Concluzii.....	11
3.1 Generalități	11
3.2 Descrierea situației actuale	11
3.3 Concluzii	15
4 Recomandări de politici și implicarea.....	17
4.1 Politici pentru implementare	17
4.2 Monitorizarea progreselor – indicatori ai mobilității urbane durabile.....	22
4.3 Guvernanță și coordonare	23
4.4 Finanțarea și subvenționarea proiectelor de mobilitate urbană	24
4.5 Comunicarea - Narativ.....	24

Acronime și abrevieri

CE	Consiliul European
CEE	Comisia Europeană
CMC	Consiliul Municipal Chișinău
CMT	Centrul de Monitorizare a Traficului
CP	Cod practic
DGTPCC	Direcția generală transport public și căi de comunicație
HG	Hotărâre de Guvern
EIE	Energie inteligentă - Europa
ELTIS	Observatorul European de Mobilitate Urbană
MIDR	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
NCM	Norme de Construcții Moldova
ODD	Obiectiv de Dezvoltare Durabilă
PMUD	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
PNUD	Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare
PLUD	Planului de Logistică Urbană Durabilă
PUG	Planului Urbanistic General
TEN-T	Rețeaua transeuropeană de transport
UE	Uniunea Europeană

Rezumat

Prezentul Raport a fost produs în conformitate cu Caietul de Sarcini al achiziției publice de valoare mică nr. nr. ocds-b3wdp1-MD-1644586778966 din 11 februarie 2022, în baza deciziei grupului de lucru al Beneficiarului din 17 martie 2022 și semnat între Primăria mun. Chișinău (în continuare – Autoritate contractantă) și CRAYS Consulting SRL (în continuare - Prestator), intrat în vigoare la 30 martie 2022.

Prezentul raport este organizat în patru capitole, după cum urmează:

- Capitolul 1 include o descriere importanța domeniului mobilității sustenabile și necesitatea abordării acestui domeniu la nivel de politici publice în Republica Moldova;
- Politicile de bază pentru gestionarea mobilității urbane sustenabile la nivelul Uniunii Europene sunt prezentate în capitolul 2, care includ și principiile de organizare a domeniului, dar și obiectivele propuse și prioritățile de gestionare strategică;
- Rezultatele cercetării preliminare la nivel strategic, dar și legal și concluzii pentru dezvoltare ulterioară sunt prezentate în capitolul 3.
- Capitolul 4 prezintă scenarii și recomandări de îmbunătățire a cadrului normativ, de reglementare, instituțional precum și altor activități de consolidare a capacităților instituționale la nivel de politici, care va permite crearea cadrului necesar de implementare.
- În Capitolul 4 Prestatorul a prezentat rezultatele și propunerile de politici publice.

1 Introducere

Conform Eurostat¹, Europa este una dintre regiunile cu cel mai ridicat nivel de urbanizare din lume (70,9% din populație locuiesc în zone urbane). Un număr foarte mare de orașe și municipii fiind centre importante de activitate economică și socială. În ceea ce privește planificarea urbană și calitatea vieții urbane, orașele europene sunt adesea privite de restul lumii ca locuri atractive pentru a fi vizitate, a locui în ele, a studia, a lucra și a desfășura activități comerciale, mobilitatea și transportul fiind factori-cheie. Ca principale puncte de conectare, orașele sunt componente-cheie ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T), coloana vertebrală a spațiului european unic al transporturilor și un element esențial pentru buna funcționare a pieței unice. Numeroase orașe europene sunt lideri mondiali în ceea ce privește inovarea în domeniul transporturilor, planificarea mobilității urbane durabile și punerea în aplicare a unor obiective ambițioase în materie de climă și siguranță rutieră².

Pe de altă parte, datele culese din Banca de date statistice a Moldovei pentru anul 2021, stabilesc că circa 42% din populația Republicii Moldova locuiesc în orașe, ce diferă de situația la nivel European.

În conformitate cu constatările Strategiei naționale de dezvoltare "Moldova Europeană 2030", aprobată de Guvern în data de 23 septembrie 2022, Republica Moldova are un deficit major în asigurarea unei infrastructuri de transport moderne, sigure și eficiente. O evaluare recentă a stării drumurilor publice naționale relevă o înrăutățire a situației³. Cota drumurilor publice evaluate drept „excelente” și „bune” s-a redus de la 36,8% în anul 2015 la 30% în anul 2020, în timp ce starea drumurilor „rele” și „foarte rele” s-a extins de la 25,4 până la 46,8% din total. Scăderea calității infrastructurii este însoțită și de o creștere a vârstei medii a mijloacelor de transport, cu consecințe nefaste atât pentru confortul și siguranța oamenilor, cât și pentru calitatea mediului. Registrul de Stat al Transporturilor relevă creșterea ponderii autovehiculelor cu vârsta de peste 10 ani de la 68,5% în anul 2014 la 80% în 2021.

Aspectele menționate, coroborate împreună, afectează esențial siguranța și mobilitatea pe infrastructura rutieră, îndeosebi, cea urbană. Reducând mobilitatea internă a oamenilor, capitalului și forței de muncă, infrastructura precară constituie o constrângere majoră pentru dezvoltarea economică. Conform Raportului Competitivității Globale 2019, Republica Moldova s-a situat pe locul 86 din 141 de state evaluate, una din cele mai dificile fiind situația infrastructurii de transport rutier (locul 129). Subdezvoltarea infrastructurii de transport afectează comerțul, Republica Moldova acumulând unul dintre cele mai scăzute scoruri din Europa Centrală și de Est pentru indicele performanței logistice (2,46 din 5 puncte posibile)⁴. Aceste constrângeri subminează nivelul de competitivitate a țării, ceea ce constituie o provocare majoră pentru o economie care depinde vital de comerțul exterior.

În acest sens, orașele se confruntă în continuare cu provocări majore în ceea ce privește îmbunătățirea propriilor sisteme de mobilitate și transport, care să aibă în considerație și să abordeze pe deplin consecințele negative ale transportului pentru societate, sănătate și mediu,

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

² <https://www.eltis.org/ro/resources/case-studies>

³ https://www.asd.md/wp-content/uploads/2021/08/raportul_de_implementare_a_programului_privind_repartizarea_mijloacelor_2020.pdf

⁴ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

și anume generarea de emisii de gaze cu efect de seră, poluarea aerului și poluarea fonică, precum și congestionarea traficului și accidente rutiere mortale, ce se rezumă în calitatea vieții pentru toate păturile de utilizatori ai infrastructurii urbane. Aceste provocări au fost pe larg descrise în Programe, Strategii și Planuri Europene, care au fost abordate și în raportul final al proiectului ” Analiza legislației naționale și locale privind transportul public ”, elaborat în cadrul programului ”MOVE IT like Lublin - a Chisinau public transport sustainable development initiative” (în continuare – Move It Like Lublin).

Mobilitatea urbană poate avea o contribuție majoră, nu doar prin reducerea cantității considerabile de emisii de gaze cu efect de seră generate de aceasta, ci și prin reducerea poluării atmosferice generale, a congestiei traficului, precum și prin creșterea gradului de siguranță – sigur, dacă este abordată strategic și în mod unitar.

Republica Moldova nu abordează subiectele menționate mai sus unitar, sub o noțiune și concept determinat în baza bunelor practici, iar o parte din subiectele menționate (emisii de gaze cu efect de seră, poluare, congestie a traficului, siguranță rutieră, etc) sunt tratate unilateral, cu scopuri și obiective diferite, chiar și pentru contextul urban.

În sensul celor expuse, mobilitatea la general, și mobilitatea urbană, în particular, trebuie abordate legal ca elemente vitale a incluziunii sociale și un factor determinant important al bunăstării umane, în special pentru grupurile defavorizate, în raport cu domeniul transporturilor, recunoscut ca serviciu esențial în cadrul Pilonului european al drepturilor sociale, care satisface o necesitate fundamentală permițând cetățenilor să se integreze în societate și pe piața muncii, însă el constituie în același timp o parte semnificativă din cheltuielile unei familii.

Pe de o parte, pandemia de COVID-19 a perturbat mobilitatea și transporturile. Pe de altă parte, în special în orașe, pandemia a determinat orașele să își îmbunătățească infrastructura pentru mobilitatea activă (mersul pe jos, bicicleta, trotineta, etc). Prin urmare, în prezent este mai necesar ca niciodată ieșirea din criză cu un sistem de mobilitate urbană mai rezilient, mai inteligent și mai durabil, iar unde acesta este lipsă – să fie elaborat în conformitate cu aceste condiții.

Prin urmare, acest raport va aborda una din politicile publice esențiale pentru infrastructura rutieră urbană – noul cadru pentru mobilitate urbană, în care se descrie tranziția către o mobilitate urbană sigură, accesibilă și favorabilă incluziunii, inteligentă, rezilientă și cu emisii zero, și presupune un accent clar pe mobilitatea activă, colectivă și partajată, susținută de soluții cu emisii spre zero.

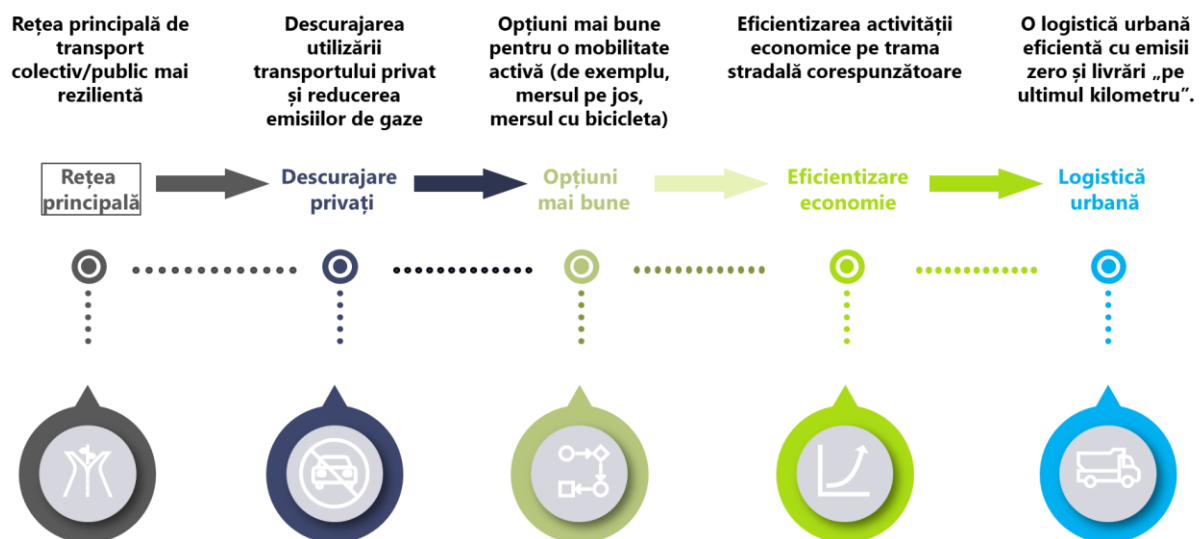
Acest raport descrie primul set de politici publice propuse pentru implementare, ce se referă la pregătirea cadrului legal de implementare a politicilor de mobilitate urbană sustenabilă, cu accent pe dezvoltarea modelului de ierarhizare funcțională a accesului pe infrastructuri rutiere în intravilanul așezărilor urbane și legăturii cu rețeaua națională de drumuri publice.

2 Bune practici. Metodologia aplicată

Mobilitatea urbană durabilă trebuie să reprezinte domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și, respectiv la nivelul teritoriului metropolitan, astfel că mobilitatea urbană este un concept de trecere de la abordarea bazată pe asigurarea cerințelor și necesităților exclusive de trafic rutier motorizat (infrastructură proiectată și construită preponderent pentru nevoile transportului motorizat) la o abordare axată pe transportul de persoane și de mărfuri, dezvoltate din punct de vedere de planificare urbanistică (infrastructuri rutiere prioritizate în conformitate cu nevoile și siguranța tuturor utilizatorilor).

Aceasta se rezumă prin (Figură 1):

- rețea principală de transport colectiv/public mai rezilientă, iar ca consecință,
- descurajarea utilizării transportului privat și reducerea emisiilor de gaze, respectiv,
- opțiuni mai bune pentru o mobilitate activă (de exemplu, mersul pe jos, mersul cu bicicleta), care,
- va provoca și eficientiza activitatea economică pe trama stradală corespunzătoare și va promova (îmbunătăți),
- o logistică urbană eficientă cu emisii zero și livrări „pe ultimul kilometru”.



Figură 1 – Prioritizarea nevoilor de mobilitate

Noul cadru UE de mobilitate urbană stabilește tranziția către o mobilitate urbană sigură, accesibilă, favorabilă incluziunii, inteligentă, rezilientă și cu emisii zero, și presupune un accent clar pe *mobilitatea activă, colectivă și partajată*, susținută de soluții cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Prin urmare, un nou cadru național, elaborat conform bunelor practici, necesită acțiuni sporite și accelerate și noi investiții; de asemenea, 1) transportul public accesibil, eficient și multimodal în viitor, și 2) infrastructura pentru mobilitate activă, trebuie să beneficieze de o atenție specială a autorităților municipale și naționale. Acest deziderat trebuie îndeplinit prin consolidarea instrumentelor existente (legislația curentă) și prin completarea acestora cu instrumente noi (politici noi sau îmbunătățite).

Republica Moldova trebuie să se alinieze la noile reglementări, tendințe și instrumente în materie de mobilitate, cum sunt:

- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor (nr. COM(2019) 640 final din 11.12.2019). Pactul ecologic european⁵.
- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor (nr. COM/2020/789 final din 09.12.2020). Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului⁶.
- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor (nr. COM(2021) 811 final din 14.12.2021). Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană⁷.

Pactul verde european (**COM(2019)640**) și “Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” (**COM(2020)789**), adoptate în 2019 și, respectiv, 2020, oferă un nou cadru pentru direcția generală a politicii de transport a UE în următorii ani și recunosc importanța mobilității urbane în contextul tranzițiilor ecologice și digitale.

În Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană (**COM/2021/811 final**) se stipulează că tranziția către o mobilitate urbană sigură, accesibilă, favorabilă incluziunii, inteligentă, rezilientă și cu emisii zero presupune un accent clar pe mobilitatea activă, colectivă și partajată, susținută de soluții cu emisii scăzute și cu emisii zero. Prin urmare, el necesită acțiuni sporite și accelerate și noi investiții; de asemenea, transportul public, multimodalitatea și infrastructura mobilității active trebuie să beneficieze de o atenție specială. Acest deziderat trebuie îndeplinit prin consolidarea instrumentelor existente și prin completarea acestora cu instrumente noi.

Acțiunile de politici care vor fi descrise în acest document, urmează scopul și pașii expuși în cele 3 documente de politici ale UE, dar și a ghidurilor și metodologiilor aferente.

Observatorul de Mobilitate Urbană, edificat în cadrul proiectului ELTIS (<https://www.eltis.org/>), facilitează schimbul de informații, cunoștințe și experiențe în domeniul mobilității urbane sustenabile în Europa și este destinat specialiștilor din domeniul transporturilor și din discipline conexe, inclusiv dezvoltarea urbană și regională, sănătate, energie și științele mediului. Este un proiect finanțat de Uniunea Europeană în cadrul programului Energie inteligentă - Europa (EIE) și oferă informații, cunoștințe și ghidare în elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

De asemenea, ELTIS oferă setul de politici și legislație, date aferente, instrumente și resurse, studii de caz, etc, care să ajute beneficiarii pentru a implementa politici coerente și bazate pe bunele practici.

În domeniul mobilității urbane durabile, atribuțiile autorităților administrației publice sunt partajate între autoritățile administrației publice centrale (realizarea cadrului strategic, legislativ) și autoritățile administrației publice locale (inițierea, elaborarea și monitorizarea PMUD).

Astfel, autoritățile publice centrale cu atribuții pentru amenajarea teritoriului, urbanism și dezvoltare regională, coeziune și dezvoltare teritorială, dar și gestionarea infrastructurii rutiere, inclusiv la nivel de soluții de management și siguranță rutieră. În acest context, împreună cu alte

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:52019DC0640>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX%3A52021DC0811>

autorități guvernamentale abilitate, realizează politica guvernamentală pentru domeniile menționate.

Instrumentul de planificare strategică și operațională utilizat în domeniul mobilității urbane este planul de mobilitate urbană, acesta fiind o documentație strategică complementară de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general, având ca scop corelarea dezvoltării spațiale a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor. În acest context, elaborarea planurilor de mobilitate urbană este inițiată și realizată de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu necesitățile și cerințele zonei și dezvoltarea urbanistică a teritoriului, dar și aspectele locale de dezvoltare a transportului public local.

Localitățile din țările membre ale Uniunii Europene au demarat promovarea următoarele etape de dezvoltare a PMUD, odată cu lansarea în 2013, la nivelul UE, a primelor ghiduri privind PMUD și a Cadrului financiar multianual al UE 2014-2020, neexistând însă un cadru coerent la nivel național sau o continuitate în utilizarea acestui instrument.

3 Cercetare, Rezultate și Concluzii

3.1 Generalități

Astfel cum s-a menționat și în introducerea la acest Raport, acesta se va referi la prima propunere de politici, aferentă aspectelor legale și de reglementare normativă pentru transpunerea noțiunii de mobilitate, și în special, de mobilitate urbană, dar și abordarea legală pentru planificarea mobilității urbane (ca noțiune și părți componente), dar și exigențele legale ce țin de realizarea unui plan de mobilitate urbană.

În conformitate cu concluziile rapoartelor:

- Analiza legislației naționale și locale privind transportul public, și;
- Analiza implementării prevederilor privind transportul public din Acordul de Asociere UE-Moldova, precum și a altor acte legislative relevante ale UE și internaționale,

care au fost produse în cadrul proiectului “Move It Like Lublin – A Chisinau Sustainable Development Initiative”, s-a constatat că în legislația aferentă a Republicii Moldova nu stabilește o noțiune (termen, definiție) de “Mobilitate”, atestată traficului rutier, și pe cale de consecință și a politicilor și strategiilor statale pentru mobilitate – ca subiect al traficului rutier, bazat pe bunele practici.

3.2 Descrierea situației actuale

Cu toate că principiile mobilității urbane durabile sunt promovate la nivelul orașelor europene de mai bine de două decenii, acest concept a început să fie adoptat de orașele din Republica Moldova abia recent (or. Edineț).

Preocuparea pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din transport s-a accentuat la nivel european în ultimul deceniu ca urmare a accentuării efectelor schimbărilor climatice, la care autovehiculele pe bază de combustibili fosili contribuie într-o măsură relevantă, în special în zonele urbane.

Creșterea PIB-ului și a venitului disponibil au contribuit la creșterea numărului de autoturisme personale, inclusiv în Republica Moldova. Numărul crescut al autoturismelor și vârsta relativă a acestora adaugă provocări în gestiunea orașelor, precum necesarul din ce în ce mai mare de teren pentru parcuri și calitatea precară a aerului.

Metodele curente de creștere urbană se caracterizează prin expansiune urbană și o asigurare inadecvată a serviciilor de transport public, rețele stradale incoerente, trotuare subdimensionate și soluții de parcare necorespunzătoare. Cauzele sunt, în parte, coordonarea inefficientă între utilizarea terenurilor și planificarea urbanistică, inclusiv a mobilității.

Transportul public urban/local se adaptează în continuare la tendințele și cerințele europene, fiind așteptată în următoarea perioadă o abordare mai matură, cu procese și proceduri clare. Chiar dacă se intensifică tendința de formare a regiei de transport urban, aspectul juridic al coexistenței între transporturile de călători la nivel național, în conexiune cu cel urban (metropolitan), dar și extinderea ulterioară pe zona periurbană, nu a fost încă clarificată legal. Motivul – cadrele juridice și instituționale sunt destul de noi – atrage o serie de provocări organizatorice, financiare și legislative. Mai mult, Chișinăul, cel puțin, a preferat mai întâi să își reînnoiască flota proprie de transport, după care au luat în calcul extinderea serviciului către zona periurbană.

Diversitatea opțiunilor de mobilitate este în creștere, însă mobilitatea activă (mersul pe jos, mersul pe bicicletă) ocupă o pondere prea mică din totalul deplasărilor urbane și o evaluare numerică a acestui proces nu a fost efectuată.

Cel puțin la nivel European, criza energetică care se manifestă la nivel global a impulsat accelerarea adoptării de măsuri pentru promovarea mobilității sustenabile, iar în contextul promovării mobilității nemotorizate, a crescut interesul pentru îmbunătățirea siguranței în trafic a participanților vulnerabili (pietoni, bicicliști), prin reducerea vitezei de circulație în dependență de funcționalitatea ierarhică a tramei stradale, în timp ce Republica Moldova are una din cele mai ridicate rate a deceselor cauzate de accidente rutiere din UE, fapt ce impune măsuri urgente pentru remediere.

3.2.1. Documente de politici în Republica Moldova

În conformitate cu art. 24 (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, documentele de politici, fără a fi acte normative, sunt instrumente de decizie care abordează problemele existente într-un anumit domeniu, care definesc căile de soluționare a problemelor respective și descriu impactul așteptat asupra statului și societății. Prin urmare, în conformitate cu pct. 5 din HG nr. 386/2020 cu privire la planificarea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea documentelor de politici publice, se disting două tipuri de documente de politici publice: strategia și programul.

Care sunt documentele de politici, care au tangență sau fac referire la subiecte aferente mobilității în traficul rutier și organizării domeniului transporturilor cu referire la acest subiect?

Lege nr. pentru aprobarea Strategiei naționale de dezvoltare "Moldova 2030" (Documentul a fost aprobat de Guvern în data de 23 septembrie 2022).

Pentru prima oară în Republica Moldova, un document de politici face referire la termenul de "Mobilitate în domeniul transportului și infrastructurii drumurilor", ca politici și management în domeniul menționat, cât și la necesitatea de elaborare a Strategiei în domeniu și a documentelor de politici privind siguranța rutieră, cât și promovarea politicilor privind dezvoltarea infrastructurii rutiere adaptată circulației bicicliștilor și altor mijloace de mobilitate individuală, dar și promovarea eliminării treptate/ eșalonate a mijloacelor de transport poluante.

Strategia stabilește că accesul la surse sigure de apă, energie, sistem de canalizare și infrastructura rutieră direct marchează calitatea vieții. În acest sens, Guvernul va asigura accesul la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public (Obiectivul de dezvoltare durabilă 11.2).

Hotărârea Guvernului nr. 40/2022 cu privire la aprobarea Strategiei naționale de dezvoltare regională a Republicii Moldova pentru anii 2022-2028.

Strategia are la bază prevederile art. 9 alin. (1) din Legea nr. 438/2006 privind dezvoltarea regională în Republica Moldova.

Strategia este construită pe realizarea a 3 obiective, dar fără careva conexiuni asupra siguranței și confortului circulației cetățenilor ca mobilitate.

Documentul a fost aprobat doar de Guvern și nu este în aplicare.

Strategia de dezvoltare a infrastructurii pentru transport alternativ în or. Chișinău. Documentul nu a fost aprobat de CMC.	Documentul este constituit din 12 obiective, cu subiect dedicat implementării mobilității urbane, în special, pentru dezvoltarea transportului alternativ (biciclete, trotinete, etc), care nu a fost expus discuțiilor publice și aprobării în modul stabilit. Documentul a fost elaborat în cadrul PNUD Moldova.
Strategia de transport a mun. Chișinău (Decizia CMC nr. 7/1 din 21 octombrie 2014). Documentul a fost aprobat de CMC, dar în lipsa adoptării unui Plan de acțiuni, nu se realizează.	Strategia definește politici cu referire la rolul transportului public în raport cu utilizarea celui privat pentru a atrage numărul maxim de clienți (ponderea modală maximă posibilă) și nu se referă exhaustiv la subiectul mobilității utilizatorilor de drumuri pe rețeaua urbană de drumuri și străzi, analizând doar transportul motorizat. Implementarea strategiei înseamnă atât măsuri de reorganizare a rețelei de transport public, de relocare pe mijloace de transport public, de atractivitate și calitate crescută a transportului public, cât și măsuri instituționale care ar asigura o mai bună gestionare, monitorizare și control al serviciului de transport public și de asemenea, performanța unui program de investiții coerent în următorii 12 ani. În conformitate cu analizele efectuate de autori, în cazul în care nu vor fi efectuate modificări de îmbunătățire a transportului public, ponderea de 60% a acestuia (distribuția modală) în raport cu transportul privat se va reduce către anul 2025 la 57%, ceea ce va provoca în continuare congestiunea tramei stradale.
Strategia pentru transport și mobilitate inteligentă pentru mun. Chișinău și Planul de acțiuni. Proiectul nu a fost aprobat de CMC.	Scopul Strategiei și planului de acțiuni este de a contribui la dezvoltarea unui sistem de transport inteligent durabil pentru orașul Chișinău, care să fie practic și eficient ca cost-beneficiu pentru un sistem de management al transportului, folosind sisteme de transport inteligente. Strategia, elaborată de un grup de experți din Cehia și cu suportul Guvernului Cehiei expune experiența și abordările din Cehia și UE în practicile moderne de planificare a mobilității și managementului traficului, care în cele din urmă trebuie să asigure echitatea și accesul tuturor grupurilor sociale la infrastructura urbană.
Strategia de dezvoltare socio-economică și spațială durabilă a mun. Chișinău. Documentul este la faza de consultații publice.	Organizarea unui nou tip de infrastructură care să corespundă calității mediului urban modern este unul din obiectivele Strategiei. Proiectul abordează subiecte legate de mobilitatea urbană, dar nu ca un tot întreg, astfel cum s-a descris în introducerea la acest Raport. Totodată, ca un concept de dezvoltare socio-economică și spațială durabilă, prioritățile acesteia sunt în pas cu idea generală.
Concepția privind dezvoltarea și managementul sistemului	Acest document reprezintă un concept de politici publice și reflectă viziunea Primăriei Municipiului Chișinău asupra

de parcuri urbane în mun.
Chișinău
**Proiectul nu a fost
aprobat de CMC.**

gestionării sistemului de parcare urbană în contextul dezvoltării
unei mobilități urbane durabile.

Concepția descrie situația, contextul european de bune practici și
principii de organizare, modalitățile și tipurile posibile de
abordare, politicile tarifare și impunerea instituțională.

Republica Moldova nu are în vigoare o Strategie națională de siguranță rutieră.

Totodată, este cazul de menționat și acte de reglementare a activității autorităților de profil la nivel național, precum este Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, aprobat prin **HG nr. 690/2017** cu modificările și completările ulterioare, care gestionează domeniile construcții și urbanism, transport și infrastructura de transport, dar și dezvoltarea regională, însă Regulamentul nu specifică nimic despre mobilitate, trafic, circulație, etc.

3.2.2. Cadrul legal și instituțional existent

Domeniul mobilității urbane durabile trebuie să fie reglementat prin:

Actul legal	Acțiunea
→ Hotărârea Guvernului nr. 690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național
→ Legea 835/1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național
→ Legea drumurilor nr. 509/1995, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național
→ Legea siguranței traficului rutier nr. 131/2007 cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național
→ Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național
→ Hotărârea Guvernului nr. 773/2006 cu privire la aprobarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național și local
→ Hotărârea Guvernului nr. 854/2016 cu privire la aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri, cu modificările și completările ulterioare	Gestionarea domeniului la nivel național și local

De asemenea, cadrul legal trebuie completat cu reglementări referitoare la:

- reglementarea zonelor metropolitane;
- implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier;
- promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute.

3.3 Concluzii

Mai multe studii și lucrări de cercetare, anchete sociologice, evaluări statistice etc., au fost efectuate de prestigioase organizații la nivel European, în susținerea aspectelor enumerate în preambulul pct. 3.2, pentru grupurile țintă afectate, menționate în preambulul la cap. 4, precum cele elaborate de ELTIS (pentru fundamentarea Ghidului pentru mobilitatea urbană durabilă), GIZ (sub autoritatea Ministerului Federal pentru Cooperare și Dezvoltare Economică, Germania), JRC (Comisia Europeană – The future of road transport), UNECE (pentru fundamentarea Ghidului pentru mobilitate urbană durabilă și planificarea spațială), ERRIN (The European Regions Research and Innovation Network), POLIS (European Cities and Regions networking for innovative transport solutions), EIT (European Institute of Innovation and Technology), dar și guvernele unor state precum Marea Britanie, Statele Unite ale Americii, Regatul Țărilor de Jos, Canada, România (în cadrul elaborării legislației specifice) pentru fundamentarea propriilor politici de mobilitate, propune o serie de recomandări:

- o orașele ar trebui să țină seama de realizarea unui transport în comun mai rapid decât transportul cu mașina personală;
- o tranziția către călătoriile multimodale și mobilitatea ca serviciu;
- o mersul pe bicicletă ar trebui considerat și tratat ca mijloc important de transport în fiecare oraș;
- o parcurile ar trebui folosite și înțelese drept o pârgă esențială pentru tranziția către tipare de mobilitate durabilă;
- o accent pe furnizorii de servicii de transport prin măsuri de electrificare și reînnoirea flotei;
- o actualizări ale legislației sunt obligatorii pentru a face față evoluției rapide a principiilor de proiectare rutieră și diversificării mijloacelor de transport;
- o regenerarea urbană a cartierelor cu accent pe orașul „cu servicii la 20 de minute distanță”
- o contracararea extinderii urbane prin dezvoltare axată pe tranzit și planificarea destinației terenurilor;
- o orașele ar trebui să intensifice efortul de a face serviciile și infrastructura de transport incluzive;
- o orașele ar trebui să se axeze mai mult pe politici de logistică urbană;
- o digitizarea și digitalizarea constituie fundamentele viitoarelor proiecte de mobilitate;
- o optimizarea fluxului de bunuri și persoane prin accent pe finalizarea rețelelor TEN-T;
- o continuarea dezvoltării, diversificării și integrării transportului metropolitan;
- o elaborarea și actualizarea planurilor PMUD ținând cont de marea varietate a noilor tehnologii și schimbările din tiparele de călătorie.

Totodată, este evidentă necesitatea axării în același timp pe subiectul **orașelor inteligente (Smart City)**, discutată tot mai frecvent în cadrul abordărilor privind mobilitatea urbană sustenabilă - inițiative care se pot încadra în dimensiunile orașului cu mobilitate sustenabilă, și prevalează proiectele de mobilitate și guvernanta propuse la nivel european. Mobilitatea inteligentă este una dintre cele mai interesante dimensiuni ale orașelor inteligente, având în vedere că majoritatea orașelor mari se confruntă cu provocări importante în ceea ce privește poluarea aerului (traficul fiind principalul factor în acest sens), gestionarea ineficientă a traficului și dificultatea de a oferi locuri de parcare suficiente sau de a le gestiona pe cele deja disponibile într-un mod eficient.

Cele 17 obiective de dezvoltare durabilă ale Agendei 2030 (Figură 2) au o dimensiune urbană, în timp ce Obiectivul de Dezvoltare Durabilă 11 este dedicat în totalitate orașelor și creșterii durabile, stabilind că orașele și așezările omenești să devină incluzive, sigure, reziliente și durabile. Astfel, atingerea acestui obiectiv necesită corelarea politicilor de planificare urbană și a celor din

domeniul mobilității urbane pentru dezvoltarea unor orașe și comunități sustenabile, prin transformarea lor în locuri incluzive, sigure și reziliente.



Figură 2 – Obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU

Cel puțin, la nivelul mun. Chișinău au fost elaborate studii și proiecte de strategii și concepte afiliate strâns cu subiectul mobilității urbane, doar că aceste documente nu și-au găsit finalizare la nivel de documente aprobate în conformitate cu prevederile sistemului legislativ din Republica Moldova, și nu sunt abordate sub o idee unitară, de exemplu, un document de politici finalizat prin un PMUD.

Fiecare din Strategiile menționate mai sus, acoperă diferite moduri și tipuri de transporturi și utilizatori ai infrastructurii rutiere și le abordează diferit conceptual, cu viziuni și definiții acceptate – la fel diferit.

Mobilitatea (pentru toți) este îmbunătățirea accesibilității fizice și geografice la mobilitate pentru grupurile țintă și pentru utilizatorii vulnerabili. Obligațiile de serviciu universal ale transportului public ar trebui să se reflecte în proiectarea, testarea și adoptarea de noi soluții, servicii și produse de mobilitate. Totodată, nu sunt posibile îmbunătățiri substanțiale de mobilitate urbană durabilă fără un angajament din partea decidenților politici și executivi.

În acest sens, și ținând cont de documentele prezentate mai sus, dar și alte documente la subiect, elaborate în cadrul proiectelor gestionate de Primăria mun. Chișinău, ar fi rezonabil compilarea acestora într-un singur document strategic, cu viziune și obiective în conformitate cu bunele practici, și legate strategic de rezultatele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a mun. Chișinău (PMUD).

La nivel național, Strategia națională de dezvoltare "Moldova 2030", care urmează a fi aprobată și de Parlament, stabilește prin obiectivul specific 2.1. Sporirea mobilității prin sisteme eficiente, durabile și sigure de transport. În acest sens, în cadrul politicilor de management în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor se prefigurează Strategia de mobilitate pe termen lung și elaborarea documentelor de politici privind siguranța rutieră, inclusiv și pe dezvoltarea infrastructurii rutiere adaptată circulației bicicliștilor și altor mijloace de mobilitate individuală.

4 Recomandări de politici și implicarea

4.1 Politici pentru implementare

Pe baza analizelor anterioare, efectuate în cadrul programului "Move It Like Lublin", în cele ce urmează este prezentat un nou cadru metodologic pentru încadrarea mobilității urbane, care își propune să sprijine transformarea necesară a orașelor, respectiv, și a politicilor în domeniul decidenților.

Obiectivul acestei politici este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, eficient și incluziv ca instrument de realizare a unei mai bune coeziuni sociale și teritoriale, care să contribuie la o dezvoltare economică rezilientă, la creșterea siguranței în trafic și la îndeplinirea obiectivelor privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Recomandările de politici prezentate mai jos au la bază structura noului cadru UE pentru mobilitate urbană.

Grupuri țintă

Beneficiarii direcți sunt autoritățile publice locale și cetățenii, prin reducerea congestiei la nivelul orașelor, îmbunătățirea mobilității pentru desfășurarea activităților zilnice atât ale locuitorilor, cât și ale agenților economici.

Îmbunătățirea politicilor în domeniul mobilității va contribui totodată la îndeplinirea țăintelor privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și, indirect, la ameliorarea stării de sănătate a populației (prevenirea bolilor respiratorii și combaterea obezității, cu reducerea implicită a costurilor medicale și presiunii ulterioare pe sistemul sanitar) prin promovarea transportului nemotorizat.

Abordarea propusă contribuie la atingerea următoarelor obiective de dezvoltare durabilă (ODD):

- ODD 11 – Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile;
- ODD 13 – Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor.
- ODD 3- Sănătate și bunăstare;
- ODD 9-Industrie, inovare și infrastructură.

În acest context, abordarea va fi una sectorială, după cum urmează:

Subiect de politici 1:

Abordarea consolidată a ierarhiei rutiere urbane, și conectarea cu rețeaua rutieră națională (noduri urbane).

Orașele sunt puncte importante de transfer și de conexiune „pe ultimul kilometru” în sau între diferite moduri de transport în cadrul TEN-T. Este important să se asigure faptul că nici blocajele de capacitate, nici conectivitatea insuficientă la rețea în cadrul nodurilor urbane (orașele incluse în anexa II a Regulamentului TEN-T) nu pot obstrucționa multimodalitatea de-a lungul rețelei transeuropene de transport.

Din acest motiv, noile dispoziții introduse prin Regulamentul TEN-T revizuit impun ca, până în 2040, să funcționeze cel puțin un hub multimodal de călători și un terminal de marfă multimodal care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul sau în vecinătatea nodului urban.

În plus, până în 2025, cele 424 de orașe identificate în noul regulament TEN-T trebuie să elaboreze un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) care să includă măsuri de integrare a diferitelor moduri de transport și de promovare a mobilității cu emisii zero⁸.

Orașul Chișinău, inclusiv și cu statut de capitală a Republicii Moldova, este un hub important de conexiune (și ca nivel de funcționalitate) pentru rețeaua națională de drumuri, inclusiv pentru drumurile din rețeaua TEN-T. Cu toate acestea, legătura acestei rețele cu cea urbană este insuficient dezvoltată, atât tehnic, cât și normativ, ceea ce provoacă disfuncționalitate și rupturi ierarhice, iar ca consecință blocajele din rețea, congestiuni la intrări și în interiorul orașului, preponderent în orele de vârf, legături lipsă și conexiuni insuficiente, care reprezintă în continuare provocări majore în ceea ce privește integrarea ambelor rețele rutiere și formarea unor conexiuni urbane de rețea.

Acest aspect influențează masiv și transportul și circulația pasagerilor, atât urbană, dar și periurbană (periferia orașului) și suburbană, având în vedere legăturile sociale ale acestor utilizatori cu infrastructura socială a orașului (instituții educaționale, muncă, servicii, etc), utilizând preponderent autoturismele personale, inclusiv și din motiv transportului public insuficient dezvoltat.

Un alt aspect important la acest capitol este transportul de mărfuri sau logistica urbană, care de asemenea este un element ce creează multiple probleme mobilității. De exemplu, pentru a sprijini o logistică mai rapidă și mai eficientă, cu emisii zero, în nodurile urbane, este necesar un număr suficient de terminale multimodale și de centre de consolidare a mărfurilor. Un sistem logistic în 3 trepte, conform bunelor practici, poate îmbunătăți mult situația.

Probleme:

Clasificarea infrastructurii rutiere ca funcție în rețea - conectivitate eficientă (două tipuri de rețele – națională și urbană: cum se conectează?), congestionare a traficului și poluare, siguranță rutieră, transport public, locuri de parcare, noduri multimodale prevăzute cu gări/stații interconectate – mobilitate partajată – park and ride; logistica deservirii urbane

Soluții de implementat:

- 1) Legea drumurilor nr. 509/1995 (vezi proiectul de amendament legislativ în
- 2) Anexa 1 și conceptul de ierarhie funcțională din Figură 3):
 - La art. 2, alin. 3), legea să fie amendată prin introducerea:
 - unei noi clasificări funcționale, conform principiului de "Safe System": drumuri principale; drumuri colectoare (distribuție); drumuri locale.
 - tipurile actuale de drumuri din punct de vedere funcțional (art. 2, alin. 3)) vor fi atribuite noilor clase funcționale de drumuri ca sub-clase.
 - Se va introduce o nouă sub-clasă funcțională de drumuri – drumuri/străzi urbane, cu mențiunea că clasificarea acestora în rețeaua urbană de drumuri și străzi va fi stabilită în NCM B.01.05-2019 Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale și CP D.02.11-2014 Proiectarea drumurilor urbane și rurale, dar și alte acte normative și tehnice.

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A820%3AFIN>

- Având în vedere necesitatea de trecere la un nou sistem de clasificare a rețelei rutiere, normele tehnice din domeniul drumurilor (proiectare), de asemenea vor trebui să fie ajustate.

Clasa funcțională	Categoria tehnică	Funcția de bază	Media distanței de călătorie	Volum a fluxurilor de trafic	Viteza media	Controlul accesului	Densitatea intersecțiilor	Lungimea în rețea
Local / Acces direct	intercartier	Altele Acces direct la proprietăți					max	max
	Acces local (pietonal)							
Colectoare / distribuție	Străzi magistrale de interes rațional	Colectarea și distribuția fluxurilor de trafic						
Arterială / Distribuție	Străzi magistrale de interes orașenesc	Conectarea între cartiere și distribuție						
Principală	Circulație dirijată	Conectarea metropolitană și rețea națională	max	max	max	max		
	Drumuri expres							
	Drumuri urbane (rețea)							

Figură 3 – Conceptul de ierarhie funcțională a rețelei de drumuri și străzi urbane

- 3) Primăria mun. Chișinău va elabora, cu ajustările de rigoare, și aproba Decizia cu privire la clasificarea funcțională a rețelei de drumuri/străzi din mun. Chișinău, bazându-se pe prevederile Ghidului de Design al Străzilor mun. Chișinău, care descrie subiectul (vezi
- 4) Anexa 2).
- 5) Primăria mun. Chișinău (CMC) va aproba Ghidul de Design al Străzilor mun. Chișinău și-l va impune ca document necesar de aplicat pe teritoriul mun. Chișinău (Cod Practic).
- 6) Strategia de transport a mun. Chișinău (Decizia CMC nr. 7/1 din 21 octombrie 2014) necesită a fi adusă la situația la zi și îmbunătățită în conformitate cu cerințele noului Regulament UE cu privire la TEN-T (când acesta va fi publicat), care va lua în considerație cerințele cu privire la nodurile multimodale prevăzute cu gări/stații interconectate – mobilitate partajată.
- 7) Strategia de Transport a mun. Chișinău, după îmbunătățire, trebuie să fie asistată de Planul de acțiuni pentru implementarea acesteia, care va fi aprobat de CMC.
- 8) Elaborarea Planului de Logistică Urbană Durabilă (PLUD), care va include dezvoltarea nodurilor multimodale pentru pasageri, inclusiv a parcarilor de tip "park and ride", cu scopul de a îmbunătăți conexiunile „de pe primul și ultimul kilometru” și de a consolida capacitățile necesare pentru conectivitatea pe distanțe lungi în cadrul nodurilor urbane și între acestea, dezvoltarea terminalelor multimodale de marfă pentru a asigura o logistică urbană durabilă, pe baza unei analize cuprinzătoare. Acest document trebuie să fie încă un pas important realizat de Primăria mun. Chișinău, respectiv, aprobat de CMC.
- 9) În luna august 2022, în cadrul Primăriei mun. Chișinău a fost inițiat proiectul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Este important ca acest proiect să fie finalizat cu succes și prevederile lui să fie implementate printr-un plan de acțiuni.
- 10) Centrul de Monitorizare a Traficului din cadrul Primăriei mun. Chișinău (CMT) trebuie să fie edificat și lansat în termenii stabiliți în cadrul programului "Move It Like Lublin". CMT trebuie să aibă în atribuții inclusiv și colectarea și transmiterea datelor privind: i) mobilitatea urbană care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, ii) congestionarea traficului, iii) decesele și vătămările grave cauzate de accidente rutiere, iv) ponderea modală în raport cu toate modurile de transport și accesul la serviciile de mobilitate, precum și v) date privind poluarea atmosferică și fonică în orașe.

- 11) Se recomandă o evaluare detaliată a tuturor proiectelor de documente de politici (strategii, coneepe) elaborate în cadrul Primăriei mun. Chișinău și emiterea unei decizii expertizate cu referire la un concept unic a rezultatelor pentru acestea.

Subiect de politici 2:

Abordarea consolidată a PMUD și a planurilor de gestionare a mobilității.

Pentru prima oară despre PMUD a început să se vorbească în anul 2013, și reprezintă o piatră de temelie a mobilității urbane în UE. PMUD contribuie la abordarea provocărilor în materie de mobilitate pentru întreaga zonă urbană funcțională, inclusiv ca sinergie cu planurile privind amenajarea teritoriului, energia și schimbările climatice. În ultimii ani, împreună cu comunitatea, s-a elaborat un vast compendiu de recomandări și îndrumări și s-a pus la dispoziția orașelor și a părților interesate un set de ghiduri în domeniul mobilității urbane⁹. Totodată este disponibil un instrument de autoevaluare pentru a facilita înțelegerea de către orașe a punctelor forte și a punctelor slabe ale planurilor lor de mobilitate urbană durabilă¹⁰.

Inspirat de istoriile de succes a orașelor europene, care au implementat deja un PMUD, un poster PMUD (

Anexa 3) a fost dezvoltat, care ilustrează un proces de dezvoltare durabilă a transportului în zonele urbane.

Acest poster prezintă cele 8 principii fundamentale a unui PMUD:

- 1) Planificarea pentru mobilitate durabilă în zonă urbană funcțională;
- 2) Cooperarea dincolo de granițele instituționale;
- 3) Implicarea cetățenilor și actorilor interesați;
- 4) Evaluarea performanțelor actuale și viitoare;
- 5) Definirea viziunii pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
- 6) Dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră integrată;
- 7) Pregătirea monitorizării și evaluării;
- 8) Asigurarea calității Planului.

În plus, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a se asigura faptul că Planurile Logistice Urbane Durabile (PLUD) existente sunt mai bine integrate în cadrul PMUD și sunt dezvoltate în continuare și implementate la nivelul UE.

Având în vedere elaborarea și aprobarea noului Regulament TEN-T, domeniul de aplicare al PMUD ar trebui completat și îmbunătățit luând în considerare legăturile cu zonele rurale înconjurătoare și anticipând totodată nevoia stabilirii unor indicatori și a unor cerințe specifice privind PMUD pentru nodurile urbane TEN-T. Aceiași se referă și la instrumente complementare de planificare ce abordează aspectele sistemice ale mobilității, energiei și durabilității, care vizează energia. În acest context, CE invită țările membre să instituie programe naționale de sprijin pe termen lung pentru PMUD și să desemneze un manager de program la nivel național. Acest program ar putea cuprinde măsuri juridice, financiare și organizatorice menite să faciliteze

⁹ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁰ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

consolidarea capacităților și implementarea PMUD în conformitate cu orientările europene privind PMUD⁵.

În acest sens, se propune o tranziție de la abordarea tradițională, focusată pe traficul auto, pe o planificare a mobilității urbane sustenabile, focusată pe nevoile oamenilor, astfel:

Abordarea tradițională (actuală) – planificare pentru trafic motorizat		Planificarea mobilității urbane sustenabile – planificare pentru mobilitate și accesibilitate nemotorizată
Focusare pe traficul auto	⇒	Focusare pe oameni
Obiectiv primar: viteza și capacitatea traficului auto	⇒	Obiectiv primar: Accesibilitatea și calitatea vieții cetățenilor
Prioritățile politice și o planificare realizată de către poliție/servicii transport auto	⇒	Toți factorii de decizie importanți sunt activ implicați în procesul de planificare
Importanță sporită acordată inginerilor de trafic din cadrul poliției	⇒	Planificare inter-disciplinară
Necesitățile de circulație (Infrastructura rutieră, ca capacitate de circulație) reprezintă tema principală	⇒	Combinare realistă dintre factorii de influență: om (categorii de beneficiari, informare și promovare), infrastructură (piețe de desfacere, servicii), vehicul
Planificarea este condusă de agenda investițiilor	⇒	Planificarea are la bază obiective de cost/eficiență –valoare pentru bani
Focus sporit pe proiectele mari și costisitoare	⇒	Focus sporit pe eficiență și optimizare
Evaluare limitată a impactului proiectelor	⇒	Evaluare largă a impactului proiectului și asumarea procesului constant de învățare

Probleme:

Abordarea legală integrată la nivel național a abordării PMUD și PLUD, Strategie națională de mobilitate durabilă, Legea nr. 835/1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului, proiect de lege privind mobilitatea urbană durabilă

Soluții de implementat:

- 1) Legea nr. 835/1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului (cu modificările și completările ulterioare) trebuie modificată pentru a stabili cerințe aferente elaborării planurilor de mobilitate urbană, cu scopul de a schimba focusarea de la abordarea tradițională – pe traficul auto (viteza și capacitatea), pe planificarea mobilității urbane sustenabile – focusată pe nevoile oamenilor (accesibilitatea și calitatea vieții cetățenilor):
 - Modul de elaborare și aprobare a strategiei de dezvoltare teritorială zonală periurbană/metropolitană a teritoriului și planurile de mobilitate urbană zonală periurban/metropolitan, care se inițiază de către consiliul municipal/orășenesc polarizator.
 - Planul urbanistic general și planurile urbanistice zonale trebuie să cuprindă piese scrise și desenate cu privire și la planul de mobilitate urbană, care înlocuiește schema generală a sistemului de circulație a transportului în localitate.

- Introducerea noțiunii de "Plan de mobilitate urbană" – reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare socio-economică a mun. Chișinău (dezvoltare teritorială metropolitană periurbană) / și a planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie ca instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.
 - Stabilirea legală a reglementărilor privind parcurile (soluția de implementat din pct. 6) a subiectului de politici 1), transportul public, etc.
- 2) Elaborarea și aprobarea de către Parlament a proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă;
 - 3) Elaborarea PMUD/PLUD trebuie efectuată în baza unui ghid de bune practici (ghid de aplicare a legii privind mobilitatea urbană durabilă, aprobat de Guvern).
 - 4) Prin Legea menționată la pct. 2, MIDR trebuie să fie atribuit cu funcțiile de gestionar, cu modificările și completările respective în HG nr. 690/2017;
 - 5) Elaborarea și aprobarea PMUD pentru mun. Chișinău. Aceasta va include priorități clare pentru a favoriza soluții durabile, inclusiv transportul activ, colectiv și public și mobilitatea partajată (inclusiv pentru legăturile urban-rural), integrând pe deplin aspecte legate de reziliență, precum și PLUD, bazate pe vehicule și soluții cu emisii zero. Trebuie menționat că proiectul de elaborare a PMUD a fost inițiat de Primăria mun. Chișinău și echipa de consultanți în data de 26 iulie 2022.

Important: Documentele enumerate vor avea ca scop reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane, bazată pe PMUD.

4.2 Monitorizarea progreselor – indicatori ai mobilității urbane durabile

Pentru a înțelege progresele înregistrate și a îmbunătăți planurile existente, trebuie să fie disponibile date cuprinzătoare. Pe măsură ce autoritățile locale întreprind acțiuni la nivel individual pentru atingerea obiectivelor de politică, devine tot mai evident că lipsește o abordare comună în ceea ce privește monitorizarea și furnizarea de date. La nivelul UE există indicatori standardizați, care pot facilita schimbul de bune practici între orașe. Această bază comună de cunoștințe le-ar putea permite apoi să urmeze abordări coordonate la nivel european pentru a implementa planuri de mobilitate urbană durabilă și a se împărtși cu practicile sale.

Comisia Europeană a testat un set de indicatori ai mobilității urbane durabile – cum ar fi accesibilitatea prețurilor transportului public, decesele și vătămările cauzate de accidente rutiere, emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici, congestionarea traficului și ponderea modală – și a furnizat un instrument relevant de evaluare comparativă¹¹. În urma acestei evaluări a fost îmbunătățit setul de indicatori, în special pentru a se asigura că metodologia acestora este simplificată și beneficiază de sprijin și angajament pe termen lung. Astfel, colectarea de date în cadrul implementării unui PMUD este unul din cele mai importante elemente, care va permite

¹¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

îmbunătățirea pe parcurs a acestuia, dar și permite elaborarea unor PMUD-uri mult mai calitative pentru orașele care încă nu le au, inclusiv și ca noduri urbane ale rețelei TEN-T.

În acest sens, este vorba de 18 indici de mobilitate urbane durabile, după cum urmează:

- 1) Accesibilitatea transportului public pentru grupurile defavorizate;
- 2) Accesibilitatea transportului public pentru grupurile cu mobilitate redusă;
- 3) Emisiile de poluare;
- 4) Reducerea zgomotului;
- 5) Victimele accidentelor rutiere;
- 6) Accesibilitatea serviciilor de mobilitate;
- 7) Gaze cu efect de seră;
- 8) Congestiunile și întârzierile;
- 9) Eficiența energetică;
- 10) Oportunitățile pentru mobilitatea activă;
- 11) Integrarea multimodală;
- 12) Satisfacerea cu transport public;
- 13) Indicator al modului activ de siguranță a traficului;
- 14) Calitatea spațiilor publice;
- 15) Diversitatea funcțională urbană;
- 16) Timpul de călătorie pentru navetă;
- 17) Utilizarea spațiului de mobilitate;
- 18) Securitatea.

Indicatoarele de la 1 – 13 sunt considerate de bază, spre deosebire de cele de la 14 – 18.

Setul de politici propuse trebuie să prevadă mecanisme viabile de monitorizare integrată la nivel național a abordării PMUD și PLUD, prin intermediul Legii nr. 835/1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului și a proiectului Legii privind mobilitatea urbană.

4.3 Guvernanță și coordonare

Toate nivelurile de politici (autoritățile naționale, municipale și locale) trebuie să fie implicate în aspectele legate de mobilitate. O abordare a guvernancei integrate pe mai multe niveluri în vederea gestionării mobilității urbane, împreună cu alte sectoare relevante, cum este cel energetic, este necesară ca parte a eforturilor de realizare a neutralității climatice, de exemplu prin intermediul misiunii „Orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei”. În acest sens, este extrem de important ca orașele să fie implicate pe deplin în susținerea realizării obiectivelor europene. Acestea ar trebui să sprijine activitatea autorităților naționale, locale și municipale și să asigure o abordare comună, în condițiile respectării principiilor subsidiarității.

În acest sens, se impune dezvoltarea unei platforme consolidate pentru dialog și crearea de noi acțiuni pentru punerea în aplicare a noului cadru legal privind mobilitatea urbană, implicând un angajament puternic (sinergie) și un dialog îmbunătățit cu orașele, regiunile și părțile interesate pe tema tuturor aspectelor legate de mobilitatea urbană. În acest scop, la nivel național – prin îmbunătățirea angajamentului guvernamental în cadrul MIDR, iar la nivelul municipiului Chișinău – prin crearea unei unități de mobilitate urbană în cadrul DGTPCC și la nivel tehnic – prin Centrul de gestionare și monitorizare a traficului rutier (mobilității).

Un grup permanent și informal de consultare a Primarului general și CMC, format din experți în materie de mobilitate urbană se recomandă a fi format, care poate juca un rol esențial în conceperea și punerea în aplicare a noii abordări în materie de guvernanță a mobilității urbane, care ar avea misiunea de a facilita schimbul de informații și cooperarea pe probleme de mobilitate

urbană. Activitatea grupului de experți ar trebui să vizeze în special transportul public, mobilitatea partajată și mobilitatea activă, emisiile, logistica urbană și livrarea „pe primul și ultimul kilometru”, inclusiv în zonele urbane și cele rurale.

În cadrul Primăriei mun. Chișinău au fost formate 2 consilii de agest gen: i) pentru dezvoltarea transportului alternativ, și ii) pentru dezvoltarea transportului și infrastructurii rutiere, care ar putea sta la baza propunerii enunțate mai sus.

4.4 Finanțarea și subvenționarea proiectelor de mobilitate urbană

O serie de instrumente de finanțare și de subvenționare la nivel european și național sunt disponibile și implică și Republica Moldova, cum ar fi Fondul european de dezvoltare regională, Programul-cadru pentru cercetare și inovare Orizont Europa, Programul Interreg-Danube, programele finanțate de USAID sunt disponibile pentru a sprijini tranziția către o mobilitate urbană durabilă. În cadrul instrumentelor de pre-aderare la UE, vor fi disponibile alte instrumente de redresare și reziliență. Toate aceste instrumente permit atragerea de investiții în proiecte de mobilitate urbană, cu o condiție importantă - existența unei strategii integrate de mobilitate urbană (un plan de mobilitate urbană durabilă sau un plan echivalent), care poate oferi o asigurare suplimentară cu privire la eficacitatea și eficiența investițiilor în contextul unei abordări sistemice.

4.5 Comunicarea - Narativ

Se dovedește că crearea unei strategii de comunicare este un element esențial în promovarea unui scop, obiectiv, subiect. O strategie de comunicare pentru un nou cadru de mobilitate urbană este esențială, preponderent când este vorba despre impunerea la nivel național a unor obiective aferente nivelului local, chiar și dacă se referă la o abordare comună.

În paralel cu acțiunile de comunicare, autoritățile locale și lucrătorii din sectorul transportului urban trebuie să beneficieze de sprijin în ceea ce privește consolidarea capacităților, astfel încât să își poată exercita în mod eficace atribuțiile în materie de mobilitate urbană durabilă și inteligentă. În acest sens, sprijinul în consolidarea capacităților, în special în materie de planificare a mobilității urbane durabile, prin asigurarea de asistență și programe de formare, precum și prin furnizarea de documente de orientare, trebuie considerate. O cooperare în acest sens cu mediul academic de specialitate ar crea oportunități duble pentru ambele părți.

Acțiuni de sensibilizare și consolidare a capacităților, prin evenimente de genul "Săptămâna Europeană a Mobilității", sau "O zi fără mașina ta", etc, ar crea un suport suplimentar autorităților în activitatea de conștientizare.

Anexa 1 – Proiectul de modificare și completare a Legii drumurilor nr. 509/1995

Proiect

LEGE pentru modificarea Legii drumurilor, nr. 509/1995

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – Legea drumurilor nr. 509/1995 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 09-11-1995, Nr. 62-63 art. 690), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 alineatul (3):

- după cuvintele ” Din punct de vedere funcțional, drumurile publice se împart în:”, se completează cu următorul tabel:

”

Categoria funcțională	Categoria tehnică	Funcționalitate ierarhică	Clasificare funcțională drum public
I	I-a, I-b, II, III	principală	Autostrăzi, drumuri expres, drumuri republicane, drumuri urbane
II	II, III, IV	colectoare / distribuție	Drumuri urbane, drumuri regionale, drumuri locale, străzi
III	IV, V	local / acces direct	Drumuri urbane, drumuri locale, drumuri comunale, străzi

Modul și posibilitatea de conexiune / interacțiune între diferite clase funcționale și categoriile tehnice de drumuri se stabilesc prin normele tehnice de construcții.

În conformitate cu clasificarea funcțională a drumurilor publice, acestea se definesc:”

- în continuare, conform textului din lege.

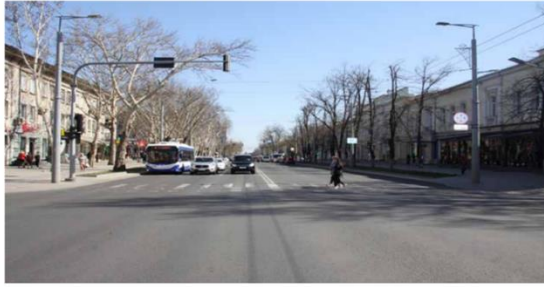
2. La articolul 2 alineatul (3), după cifra 2), se va completa cu cifra 3), cu următorul conținut:

- ”3) **Drumuri și străzi urbane** – drumuri și străzi proprietate publică municipală sau a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi, în limitele intravilanului acestora, cu intrări și ieșiri special semnalizate ca atare și clasificate funcțional și tehnic de aceste autorități, în conformitate cu normele tehnice de construcții. Clasificarea funcțională și tehnică a drumurilor urbane și străzilor, cu conectare la rețeaua națională de drumuri publice se efectuează de Guvern, în coordonare cu autoritățile publice municipale sau a unităților administrativ-teritoriale de nivelul întâi.”

- Cifra 3) va deveni 3¹), iar litera c) de la prezenta se va exclude.

Anexa 2 – Ierarhizarea conform Ghidului de Design al Străzilor mun. Chișinău

STRADA MAGISTRALA



ȘTEFAN CEL MARE

CONTEXT:
Cu o lungime de 3,8 km este cea mai importantă magistrală urbană, axa principală a Chișinăului. Pe această stradă au fost amplasate de-a lungul timpului cele mai importante obiective ale vieții sociale și politice, economice

și culturale orășenești, necesare în exercitarea funcției sale de oraș-capitală. Pe toată lungimea sa, strada are câte 3 benzi de circulație în fiecare sens iar trotuarele au între 6 și 12 metri lățime. Datorită locației centrale, trotuarelor

late, multor stații de transport public și multor puncte de interes social, cultural și comercial, strada are un mare potențial pietonal.

CARACTERISTICI

DESCRIERE
Cea mai mare tip de stradă. Trotuarele pot fi separate de carosabil prin linii verzi. Are prioritate față de străzile care o intersectează. Suportă fluxuri mari de transport și pietoni. Desene sunt identificate ca bulevare.

BENZI PE CAROSABIL
4-6 benzi

VITEZA MAXIMĂ PERMISĂ
40-60 km/h

SENSURI DE CIRCULAȚIE
2 sensuri

PARCARE ÎN STRADĂ
Foarte rar

UTILIZAREA TERENURILOR
Comercial, oficii, rezidențial, mixt, centru istoric

TRANSPORT DE TRANZIT
Transport public, Transport regional și local

INFRASTRUCTURĂ PENTRU BICICLETE
Postă pentru biciclete sau bandă pentru biciclete pe carosabil

ȘTEFAN CEL MARE



FIG 2.3 STRADA MAGISTRALĂ
Ștefan cel Mare este o stradă mare, cu 6 benzi, care trece prin tot centrul orașului. Număr mare de mașini, unități de transport public și flux mare de pietoni.



ALEXANDR PUȘKIN

CONTEXT:
Strada Pușkin are o lungime de 2,5 km și intersectează centrul orașului, inclusiv bulevardul Ștefan cel Mare. Este una dintre cele mai importante străzi din centrul istoric al orașului și are un rol de tranziție pentru transportul

public și pentru cel privat. Multitudinea de obiective de cultură, sedii și centre comerciale generează un flux pietonal puternic pe toată lungimea străzii.

Deși are trotuare între 2 și 6 metri lățime, majoritatea trotuarelor sunt greu accesibile, iar spațiile verzi degradate. Unele porțiuni de trotuar sunt acoperite de parcuri.

CARACTERISTICI

DESCRIERE
Drumuri principale. Conectează atât centrele urbane între ele, cât și centrele urbane cu cartierele. Conectează arterele mari cu străzile civice.

BENZI PE CAROSABIL
2-4 benzi

VITEZA MAXIMĂ PERMISĂ
30-50 km/h

SENSURI DE CIRCULAȚIE
1 sau 2 sensuri

PARCARE ÎN STRADĂ
Rar

UTILIZAREA TERENURILOR
Comercial, oficii, rezidențial, mixt, centru istoric

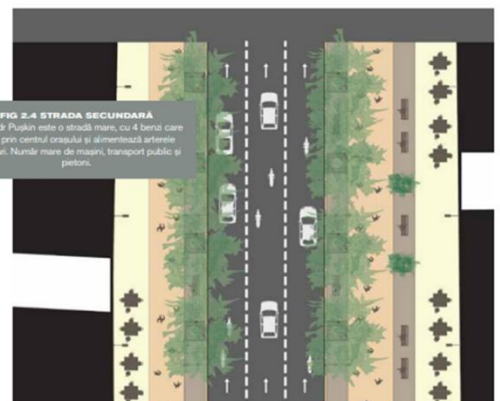
TRANSPORT DE TRANZIT
Transport public, Transport regional și local

INFRASTRUCTURĂ PENTRU BICICLETE
De obicei benzi pentru biciclete pe carosabil

ALEXANDR PUȘKIN



FIG 2.4 STRADA SECUNDARĂ
Alexandr Pușkin este o stradă mare, cu 4 benzi care trece prin centrul orașului și alimentează arterele mai mari. Număr mare de mașini, transport public și pietoni.



STRADA CIVICA



MIHAI EMINESCU

CONTEXT:

Cu o lungime de 1,5 km, strada Mihai Eminescu este paralelă cu str. Pușkin și la fel, intersectează bul. Ștefan cel Mare. Nu are rute de transport public de mare capacitate iar pe durata zilei, benzile laterale și trotuarele sunt

folosite pentru parcare automobilelor. Pe străzi sunt amplasate în mare parte vile urbane, case de locuit, oficii și restaurante. Cu mici excepții trotuarele sunt degradate și foarte incomode.

Linia verde e alcătuită din copaci mari și bătrâni amplasați pe fișii de pământ între carosabil și trotuar.

CARACTERISTICI

DESCRIERE

În mare parte deserveste traficul local. Conectează zonele comerciale și cartiere. Prioritizează activitatea locală. Permite circulația de tranzit.

BENZI PE CAROSABIL

1-3 benzi

VITEZA MAXIMĂ PERMISĂ

30-40 km/h

SENSURI DE CIRCULAȚIE

1 sau 2 sensuri

PARCARE ÎN STRADĂ

Frecvent

UTILIZAREA TERENURILOR

Comercial, oficii, rezidențial, mixt, un-eori centru istoric

TRANSPORT DE TRANZIT

Puțin transport public

Doar local

INFRASTRUCTURĂ PENTRU BICICLETE

Benzi separate pentru biciclete pe carosabil sau benzi mixte.

MIHAI EMINESCU

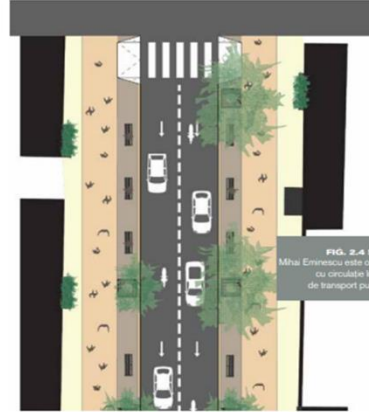


FIG. 2-4 STRADA CIVICĂ
Mihai Eminescu este o stradă civică tipică, de 2 benzi, cu circulație în sens unic și fără rute de transport public de mare capacitate.

STRADA DE CARTIER



LIVIU DAMIAN

CONTEXT:

Este o stradă de importanță locală, situată la periferia orașului, cu o distanță de 600 m. Are doar case unifamilare private, retrase de la linia străzii.

Strada este limitată pe ambele părți de gardurile curților private. Nu are trotuare construite, pietoni se deplasează pe carosabil.

CARACTERISTICI

DESCRIERE

Aproape exclusiv trafic local. Caracterizat prin volum redus de trafic și viteză redusă de circulație.

BENZI PE CAROSABIL

1-2 benzi

VITEZA MAXIMĂ PERMISĂ

20-30 km/h

SENSURI DE CIRCULAȚIE

1 sau 2 sensuri

PARCARE ÎN STRADĂ

Frecvent

UTILIZAREA TERENURILOR

Rezidențial

TRANSPORT DE TRANZIT

Fără transport public

Doar local

INFRASTRUCTURĂ PENTRU BICICLETE

Circulație mixtă

LIVIU DAMIAN

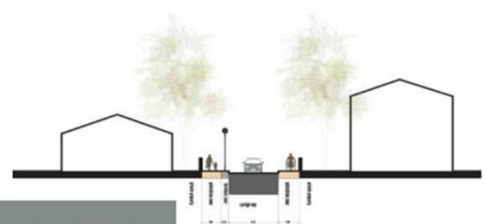


FIG. 2-5 STRADĂ DE CARTIER
Liviu Damian este o stradă rezidențială mică tipică, cu trotuare foarte înguste și întrerupte.



Anexa 3 – Posterul PMUD : Planificarea oraşului sustenabil

