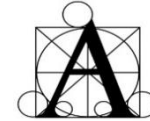


26 MARTIE 2026

CONFERINȚA CHIȘINĂU 2040

PU
CHIȘINĂU

DIRECȚII STRATEGICE, PROVOCĂRI ȘI
OPORTUNITĂȚI ÎN CONTEXTUL ELABORĂRII
PLANULUI URBANISTIC GENERAL



26 MARTIE 2026

CONFERINȚA CHIȘINĂU 2040

EUROPEAN
CHIȘINĂU



BUTÎRSCHI VLADIMIR
PREZENTATOR

**MOBILITATEA DURABILĂ ÎN
CHIȘINĂU: DE LA PLANIFICARE
LA IMPLEMENTARE – LECȚII,
AJUSTĂRI ȘI PROVOCĂRI**



Context și obiectiv

Mobilitatea durabilă este critică

PRESEUNI ACTUALE

- Ambuteiaje
- Lipsa alternativelor de deplasare
- Supraaglomerarea transportului public în orele de vârf
- Siguranța redusă participanților în trafic
- Infrastructura neadecvată cererii
- Întârzierea livrărilor marfare
- Accesul dificil la informații privind situația în transport
- Claritatea limitată a regulilor de joc pentru dezvoltatori și investitori

CONCEPTUL DE MOBILITATE DURABILĂ

Schimbarea paradigmei mobilității urbane



PLANIFICAREA MOBILITĂȚII DURABILE

PMUD

Un PMUD este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și afacerilor lor din orașe și împrejurimi pentru o calitate mai bună a vieții.

Chișinău are PMUD din 2024.

Tipuri de analize realizate:

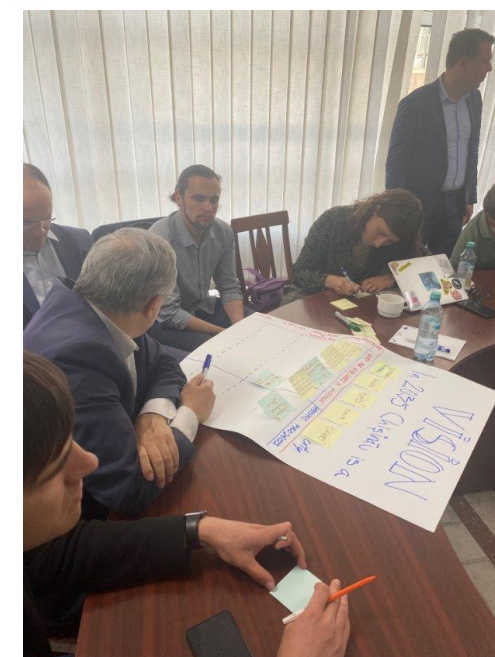
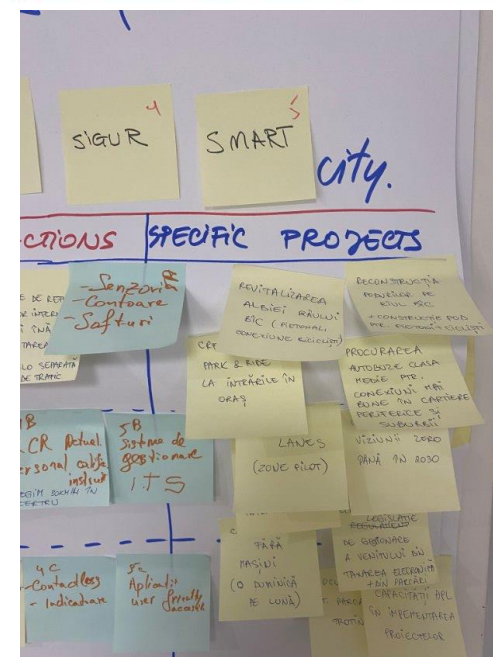
- fluxuri de trafic și pasageri
- infrastructură existentă
- comportamentul utilizatorilor

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ CHIȘINĂU 2022-2030



PMUD – PROCES PARTICIPATIV

- **Metode hibrid:** Consultările au avut loc fie online fie față în față
- **Interacțiune și dialog:** S-au utilizat diferite metode de interacțiune - vot online (Mentimeter), lucru în grup pentru colectarea de idei (Miro whiteboard), discuții de grup
- **Sinergii:** Au avut loc întâlniri sinergice cu experții implicați în proiecte paralele - studiul de transport public), finanțatori (cu GIZ pentru alinierea cu Strategia Natională de transport, cu BERD), cu Universitatea Tehnică (Fac. de Arhitectură) s.a.
- **Proces de co-creere a PMUD:** Toate rezultatele proiectului au fost validate împreună cu Grupul de Lucru; s-au integrat toate observațiile și sugestiile.



PMUD CHIȘINĂU – MĂSURI



Atitudine



Informație



Infrastructură



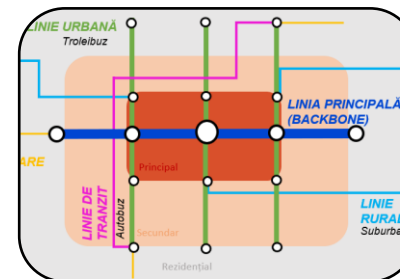
Integrare



Integrare fizică



Management



Planificare

68 de măsuri

83 proiecte

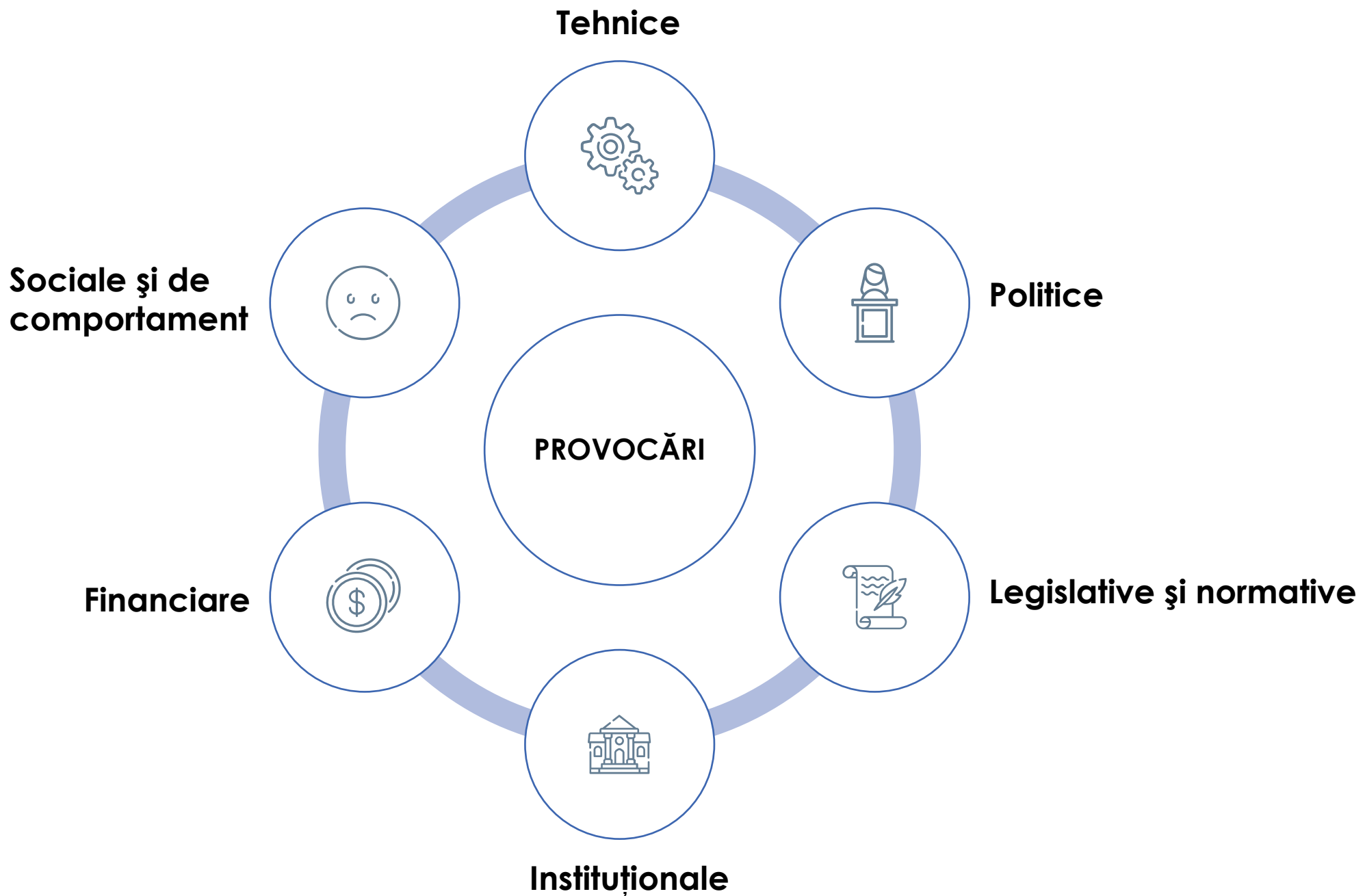
CICLU PMUD



UNDE NE AFLĂM?



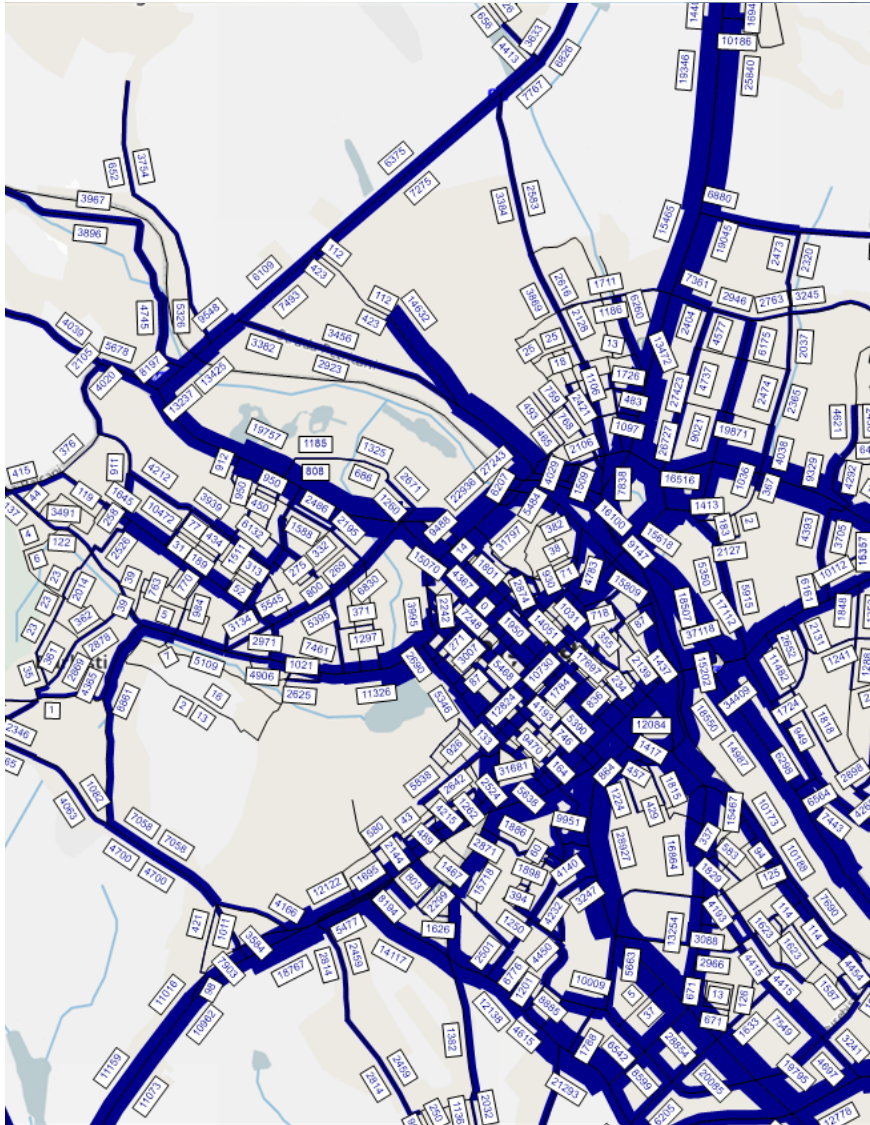
CHIȘINĂU 2040



DIRECȚII STRATEGICE, PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI ÎN CONTEXTUL ELABORĂRII PLANULUI URBANISTIC GENERAL

CONFERINȚA CHIȘINĂU 2040, 26 MARTIE 2026

PUG CHIȘINĂU



Provocările tehnice

- Lipsa experienței în corelarea documentelor strategice (în special alinierea PUG–PMUD)
- Fragmentarea datelor și nivelul redus de dezvoltare a sistemelor de colectare și gestionare a datelor
- Lipsa unor instrumente funcționale de monitorizare a indicatorilor de mobilitate (KPI)
- Subutilizarea instrumentelor moderne de planificare a transporturilor (modelare, simulare, scenarii)
- Lipsa standardizării datelor (ex. GTFS, baze de date integrate)
- Capacitate limitată de analiză GIS și integrare a surselor multiple de date
- Infrastructură digitală insuficient dezvoltată pentru suport decizional în timp real

DIRECȚII STRATEGICE, PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI ÎN CONTEXTUL ELABORĂRII PLANULUI URBANISTIC GENERAL

CONFERINȚA CHIȘINĂU 2040, 26 MARTIE 2026

PUG CHIȘINĂU



Provocările politice

- Lipsa unui angajament politic ferm și pe termen lung pentru mobilitatea durabilă
- Utilizarea documentelor strategice (inclusiv PMUD) în scopuri politice
- Lipsa unui dialog politic constructiv și a consensului între actori
- Discontinuitatea priorităților în funcție de ciclurile electorale
- Decizii ad-hoc care contravin obiectivelor strategice
- Reticență în promovarea măsurilor nepopulare (ex. restricții auto, parcări cu plată)



Provocările legislative și normative

- Lipsa unui cadru normativ clar și coerent privind mobilitatea urbană durabilă
- Nealiniera legislației naționale la bunele practici și directivele europene
- Standarde tehnice învechite sau incomplete (ex. proiectare stradală, ierarhizarea infrastructurii rutiere, prioritizare transport public, infrastructură velo)
- Lipsa obligativității implementării și monitorizării PMUD
- Reglementări neclare privind partajarea și utilizarea datelor între instituții
- Lipsa unor mecanisme legale pentru finanțarea durabilă a transportului public
- Inexistența unor ghiduri metodologice naționale pentru elaborarea și implementarea PMUD



Provocările instituționale

- Lipsa unei atribuirii clare și asumate a responsabilităților pentru implementarea PMUD
- Coordonare interinstituțională deficitară între direcții și niveluri administrative
- Lipsa unei autorități dedicate sau a unei structuri funcționale pentru managementul mobilității
- Deficit acut de specialiști în planificarea transporturilor, analiză de date și atragere de finanțări
- Lipsa procedurilor operaționale standard pentru planificarea și monitorizarea mobilității urbane
- Capacitate administrativă redusă pentru gestionarea proiectelor complexe (inclusiv proiecte finanțate extern)
- Lipsa continuității instituționale (rotația personalului, dependența de proiecte externe)



Provocările financiare

- Resurse financiare limitate pentru implementarea măsurilor din PMUD
- Lipsa unor mecanisme stabile de finanțare (ex. fonduri dedicate mobilității urbane)
- Dependența excesivă de finanțări externe (donatori, IFI)
- Capacitate redusă de pregătire a proiectelor eligibile pentru finanțare
- Costuri ridicate pentru infrastructură și sisteme inteligente



Provocările sociale și de comportament

- Dependență ridicată de transportul individual (automobil)
- Nivel redus de acceptanță publică pentru măsuri de reconfigurare a spațiului stradal
- Lipsa unei culturi a mobilității durabile
- Comunicarea insuficientă cu publicul și lipsa implicării cetățenilor
- Percepții negative asupra transportului public

MĂSURI IMEDIATE PENTRU DEBLOCAREA PROCESULUI

1. CLARIFICARE INSTITUȚIONALĂ

- Desemnarea unei structuri responsabile pentru PMUD
- Atribuirea clară a responsabilităților și mecanismelor de raportare

4. MONITORIZARE DE BAZĂ (KPI)

- Definirea unui set limitat de indicatori prioritari
- Instituirea unui mecanism de raportare periodică

6. SELECTAREA ȘI LANSAREA UNOR PROIECTE PILOT

- 2–3 măsuri rapide, cu impact vizibil
- Validarea abordărilor înainte de scalare

2. ALINIAREA DOCUMENTELOR STRATEGICE (PUG–PMUD)

- Integrarea principiilor și măsurilor PMUD în PUG aflat în elaborare
- Corelarea zonificării urbane cu obiectivele de mobilitate (densitate, funcțiuni, accesibilitate)
- Evitarea contradicțiilor între dezvoltarea urbană și rețeaua de transport

5. CONSOLIDAREA CAPACITĂȚILOR

- Implicarea experților externi + formarea echipei interne
- Crearea unui nucleu tehnic stabil

7. COORDONARE ȘI GUVERNANȚĂ

- Activarea unui grup de lucru interinstituțional cu rol decizional
- Întâlniri regulate, cu urmărirea implementării

3. LANSAREA UNUI SISTEM MINIM DE DATE

- Implementarea rapidă a instrumentelor de colectare a datelor
- Crearea unui „single source of truth” pentru mobilitate

8. DEBLOCARE POLITICĂ ȘI ASUMARE OFICIALĂ

- ~~Organizarea unei ședințe dedicate exclusiv PMUD, separată de alte subiecte~~
- ~~Evitarea condiționării aprobării de negocieri politice paralele~~
- Aprobarea nu doar a strategiei, ci și:
 - responsabilităților instituționale
 - angajamentului politic explicit
 - cadrului de implementare
 - mecanismului de monitorizare

CONCLUZII

LECTII ÎNVĂȚATE

- Mobilitatea durabilă nu este un proiect punctual, ci un proces continuu, bazat pe date
- Responsabilitatea instituțională clară este esențială pentru progres
- Coordonarea între instituții este la fel de importantă ca finanțarea
- Planificarea fără implementare și monitorizare nu produce rezultate
- Datele sunt fundamentul deciziilor – fără ele, prioritizarea este imposibilă
- Proiectele pilot și soluțiile digitale pot accelera învățarea și adaptarea