



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

PREZENTAREA CAIETULUI DE SARCINI
"CONCEȚIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR
DIN MUNICIPIUL CHIȘINĂU "
CU SCOP DE A INIȚIA PROCESUL DE LICITAȚIE PUBLICĂ

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI CHIȘINĂU
SERGIU BOROZAN

Chișinău 12.02.2018



Documente urbanistice în vigoare care nu au drept juridic în Zona Centru a or. Chișinău până la aprobarea Schemei complexe e transporturilor mun. Chișinău și Planului Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău

- Planul Urbanistic General aprobat prin Decizia CMC nr. 68/1-2 din 22.03.2007
- Regulamentul local de urbanism aprobat prin Decizia CMC nr. 22/40 din 25.12.2008

Documente urbanistice neaprobate

- Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău
- Schemă complexă a transporturilor municipiul Chișinău
- Avizele negative de la Ministerul Culturii - Demersul nr.04-09/364 din 18.05.2013
- Avizele negative a Academiei de Științe a Moldovei - Demersul nr.974-24/5 din 22.05.2013



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

PREMISE:

- Lipsa strategiilor de dezvoltare a mun. Chișinău după anul 1991
- Necesitatea reactualizării documentației de urbanism: PUG / PUZ CENTRU / SCHEMA COMPLEXĂ
- Situația haotică din orașul Chișinău: CONGESTII / TRAFIC / PARCĂRI NEAUTORIZATE / ACCESIBILITATE REDUSĂ A PIETONILOR
- Lipsa intervențiilor în schema rețelei de străzi și drumuri pentru ameliorarea situației critice din prezent
- Necesitatea de a iniția o luptă cu boom-ul de unități de transport și parcările haotice
- Regândirea sistemului de transport pentru integrarea în spațiul european (vest și est)



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

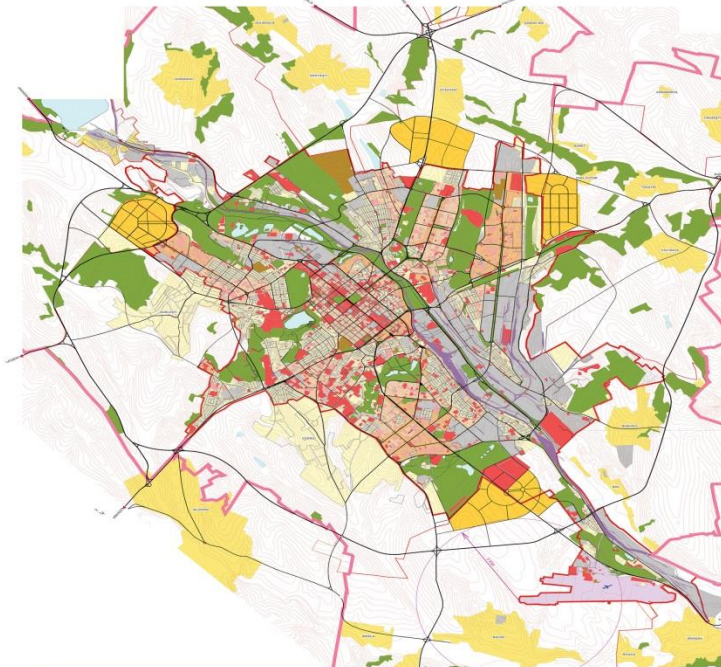
SCOPUL:

CONCEPȚIA DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PENTRU MUNICIPIUL CHIȘINĂU,
PERIOADA 2018-2042 PREZINTĂ

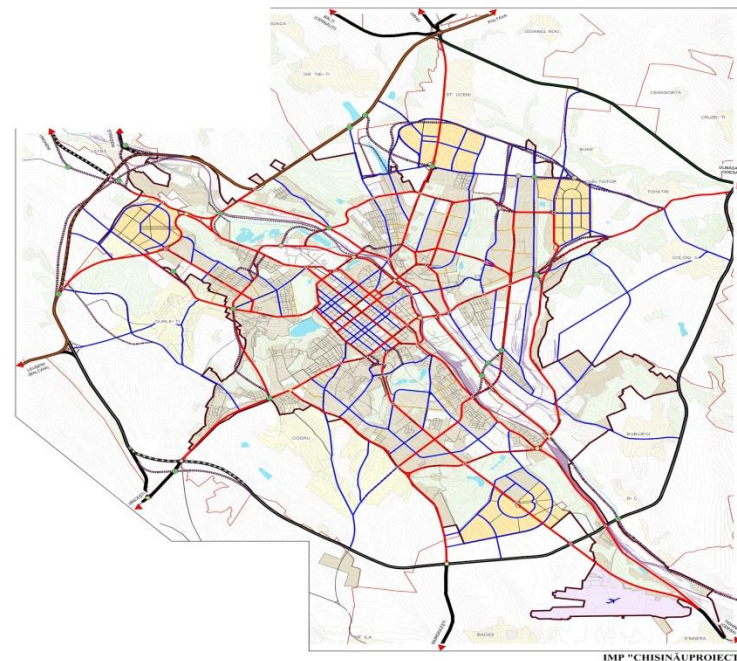
UN DOCUMENT STRATEGIC ȘI UN INSTRUMENT DE POLITICĂ DE DEZVOLTARE, AVÂND CA SCOP
ÎMBUNĂȚĂȚIREA ACCESIBILITĂȚII ȘI BUNA INTEGRARE A DIFERITROR MODURI DE MOBILITATE ȘI TRANSPORT



Planul Urbanistic General or. Chișinău
Zonificarea funcțională



Schema complexă a transporturilor mun. Chișinău



IMP "CHISINAU PROIECT"



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Zona istorică până la intervențiile urbane majore



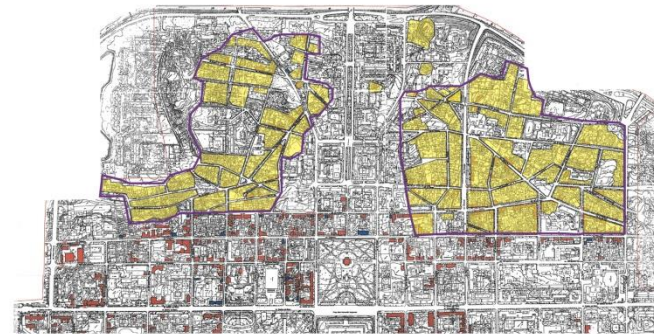
Pierderea identității zonei Istorice / Centru

Distrugerea țesutului urban

Intervenție prin trasarea bulevardului Grigore Vieru

Intervenție prin trasarea strazii Ismail

Zona istorică



Zona istorica delimitata prin studii internaționale

Combinarea țesutului istoric și cel reabilitat

Conservarea zonei istorice

Obiective urmărite

Conservarea ramei stradale în zona istorică

Reducerea traficului de tranzit

Organizarea transportului public pentru a deservi toata zona centrală



Scenariu de dezvoltare
a tramei stradale cu scop de a reduce circulația de tranzit
din Zona Centru



Elaborarea **Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău** se va face cu respectarea prevederilor legate în domeniu, accentul va fi pus pe schimbarea priorităților și pe importanța recuperării patrimoniului istoric, prin eliminarea destructurării urbane generate de intervențiile din perioada post sovietică, inclusiv din ultimii 25 ani și reconectarea acestei zone la viața orașului.

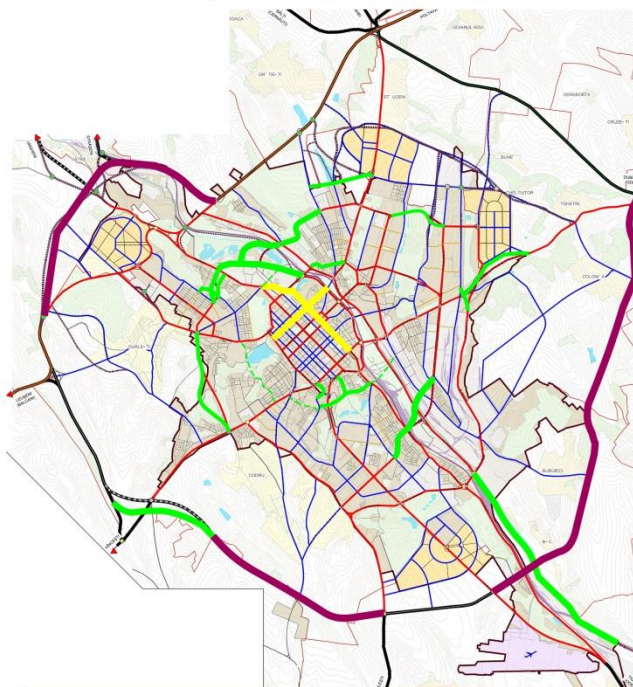
Extras din Caietul de sarcini

Scopul documentației ZONA CENTRU:

- CONSERVAREA ZONEI ISTORICE (TRAMA STRADALA)
- REDUCEREA TRAFICULUI DIN ZONA CENTRU
- ASIGURAREA ACCESIBILITĂȚII PENTRU TOATE GRUPELE DE LOCUITORI
- REDUCEREA CONGESTIEI
- REDIRECȚIONAREA TRAFICULUI DIN ZONA CENTRALĂ
- PROPUNEREA ALTERNATIVELOR PENTRU : bulevardul D. CANTEMIR și SFATUL ȚĂRII
- ORGANIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC



Schema complexă a transporturilor / Reorganizare



Intervenții:

- Modificari in rețeaua stradală a municipiului Chișinău

Centura I de ocolire
Centura II de ocolire
Centura III de ocolire
Calea Basarabiei până la ieșirea spre Odesa
Cuza Vodă spre Mircea cel Bătrân
Mihai Viteazul spre Tudor Vladimirescu
Conexiunea între strada V.Lupu și soș Hâncești

- Propunerea unor alternative magistralelor urbane din PUG:

Bulevardul Cantemir din proiect: între Ismail și Mihai Viteazul
Strada Sfatul Țării: între Albișoara și Al.Mateevici



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

**În rezultatul elaborării "Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul mun. Chișinău"
se va modifica următoarea documentație:**

- Compartimentul SERVICII PUBLICE / A. TRANSPORT din Planul Urbanistic General
- Schema complexă a transporturilor municipiului Chișinău
- Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău
- Reactualizarea Planului Urbanistic General al orașului Chișinău



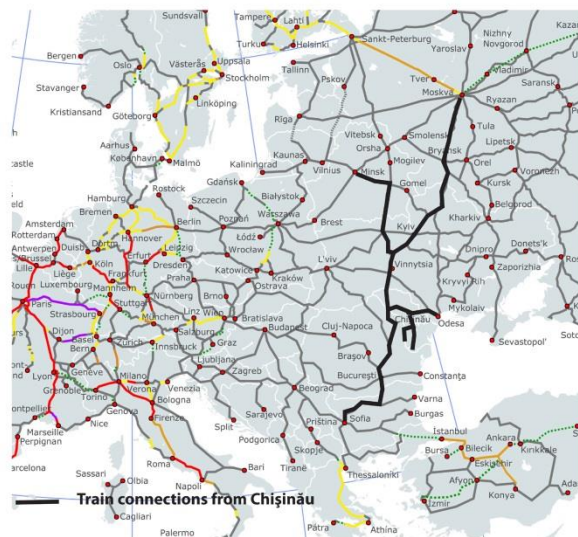
REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Chișinău în context supranațional
Conectarea la rețeaua europeană de cale ferată



Poziția geografică a mun. Chișinău față de Liniile de cale ferată europene
Posibilitatea introducerii mun. Chișinău în sistemul european
Importanța rețelelor de cale ferată în spațiul european

Chișinău în context supranațional
Scenariul de dezvoltare și extindere
a rețelei de cale ferată din Europa



Extinderea liniilor de cale ferată în spațiul european va conecta Republica Moldova, respectiv mun. Chișinău
Mun. Chișinău punct de tranziție și de legătură a Europei de Vest cu Marea Neagră



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

CAIET DE SARCINI

Pentru elaborarea concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău

I. PREAMBUL

Conform pct.4 al deciziei Consiliului municipal Chișinău nr.22/40 din 25 decembrie 2008 "Cu privire la aprobarea Regulamentului local de urbanism al orașului Chișinău", este stabilit că pentru Zona Centrală istorică a orașului Chișinău, Regulamentul local intră în vigoare după aprobarea de către Consiliul municipal Chișinău a Planului Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău și Schemei complexe a transporturilor mun. Chișinău.

Proiectele Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău și Schema complexă a transporturilor mun. Chișinău au fost comandate în modul stabilit de către Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații Funciare în anul 2008, fiind elaborate de către IMP "Chișinăuproiect", expuse pentru consultări cu populația, specialiștii și experții în domeniul urbanismului din luna ianuarie anul 2012, care nu au fost acceptate până în prezent, unele din motive fiind necorespunderea soluțiilor urbanistice principiilor contemporane de planificare a orașelor istorice, supraîncărcarea centrului orașului cu magistrale și transport, trasarea în perspectivă a bulevardului Cantemir și prelungirea străzii Sfatul Țării până la nodul de intersecție Visternicieni, inclusiv avizele negative de la Ministerul Culturii (demersul nr.04-09/364 din 18.05.2013) și a Academiei de Științe a Moldovei (demersul 974-24/5 din 22.05.2013).

Pomind de la analiza multiplelor sugestii, obiecții și propuneri parvenite în urma dezbaterilor publice, inclusiv aspectele critice ale specialiștilor și experților în domeniul urbanismului în privința proiectelor **Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău și Schema complexă a transporturilor mun. Chișinău**, elaborate de către IMP "Chișinăuproiect" cu respectarea prevederilor **Planului Urbanistic General al or. Chișinău**, aprobat de către Consiliul Municipal prin decizia nr. 68/1-2 din 22.03.2007, având ca scop îmbunătățirea și modernizarea strategiei de transport public și privat în conformitate cu principiile de bază al planificării contemporane într-un oraș cu statut istoric, cât și a ideilor deja testate în urma experienței diverselor orașe privind reducerea pe cât e posibil a traficului auto în zona centrală a orașului, prin oferirea de alternative viabile și eliminarea infrastructurii ce încurajează tranzitarea centrului, se **impune** modificarea compartimentului Planului Urbanistic General al orașului Chișinău actual: **Servicii Publice / A. Transport**, prin elaborarea "**Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău**", care după aprobare va servi drept bază pentru modificarea „Schemei complexe a transporturilor mun. Chișinău”, inclusiv și elaborarea proiectelor „Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău” și „Reactualizarea Planului Urbanistic General al orașului Chișinău”.

II. INFORMAȚII GENERALE INTERIMAR

Denumirea proiectului: CONCEPȚIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PENTRU TERITORIUL MUNICIPIULUI CHIȘINĂU.

Autoritatea contractantă: Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații funciare.

Beneficiar: Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații funciare.

Amplasamentul: Regiunea de Dezvoltare Centru, municipiul Chișinău, Suprafața municipiului Chișinău – 571,6 kmp, Suprafața orașului Chișinău – 123 kmp, Suprafața zonei centrale – 6,2 kmp. Distanța maximă pe direcțiile: Nord-Sud – 33 km și Est-Vest – 37 km.

Contextul elaborării: Deciziile *Consiliului municipal Chișinău nr. 68/1-1 din 22.03.2007 și nr.68/1-2 din 22.03.2007* privind aprobarea „Planului Urbanistic General al orașului Chișinău” și „Planul de Amenajare a Teritoriului municipiului Chișinău”; Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 22/40 din 25 decembrie 2008 privind aprobarea Regulamentului local de urbanism; decizia Consiliului municipal Chișinău nr.4/19 din 21.12.2015 despre elaborarea proiectului privind reactualizarea Planului Urbanistic General al orașului Chișinău și Planului de Amenajare a Teritoriului municipiului Chișinău, inclusiv a dispozițiilor conducerii *Primăriei nr.10-d din 09.01.2012, nr.350 din 27.04.2012, nr.38-d din 03.02.2016, nr. 89-d din 03.02.2017 și nr.110-d din 13.02.2017.*

Legislație și acte normative: Concepția strategică trebuie să se bazeze pe practici de planificare existente, luând în considerație legislația și documentele de urbanism elaborate până în prezent sau în curs de proiectare:

- Legea nr. 835 din 17.05.1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului
 - Hotărârea Parlamentului nr. 2531-XXII din 22 iunie 1993 referitor la aprobarea Registrului monumentelor Republicii Moldova ocrotite de stat.
 - Legea drumurilor nr. 509 din 22.06.1995
 - Legea nr. 198 din 26.09.2008 pentru ratificarea Convenției-cadru a Consiliului Europei privind valoarea patrimoniului cultural pentru societate
 - Legea nr.436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală
 - Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.967 din 09.08.2016 cu privire la Mecanismul de consultare publică cu societatea civilă în procesul decizional.
- Documente de urbanism existente*
- HABITAT III, Noua Agendă Urbană, adoptată de Conferința Națiunilor Unite, ianuarie 2017.
 - Strategia de Transport și Logistică pe anii 2013-2022 aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827 din 28.10.2013.



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCIONARE

- Optimizarea transportului public în municipiul Chișinău, Institutul pentru Dezvoltare și Inițiative Sociale (IDIS) *Vitorul*, Chișinău, 2011.
- Studiu de investigare a stării Centrului Istoric Chișinău, elaborat în cadrul proiectului Hist. Urban "Revitalizarea integrată a orașelor istorice în scopul dezvoltării policentrice durabile", finanțat de către Uniunea Europeană în anul 2008.
- Studiu de Fezabilitate "Protecția împotriva inundațiilor teritoriilor centrelor populate din municipiul Chișinău" în anul 2011.
- Concept privind revitalizarea integrată a Centrului Istoric al orașului Chișinău (document în lucru), 2017
- Proiectul de Transport Public din Chișinău, Programul de consultanță privind reglementarea și restructurarea transportului public. Strategia de transport a Municipiului Chișinău, anul 2013.
- Raport privind implementarea strategiei naționale de dezvoltare regională pentru anii 2013-2015, Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, Chișinău, 2016.

III. SCOPUL LUCRĂRII

Aprecierea factorilor care influențează în prezent problema traficului, aprecierea direcțiilor principale de dezvoltarea a infrastructurii drumurilor, măsurilor ce urmează a fi interpușe pentru ameliorarea și îmbunătățirea situației create în prezent, inclusiv pentru o perioadă lungă de timp. Dezvoltarea transporturilor va asigura punerea în aplicare a conceptelor contemporane de planificare și management pentru mobilitatea urbană durabilă, adaptate la condițiile specifice municipiului Chișinău, va servi drept bază pentru modernizarea și modificarea principiilor generale ale Schemei Complexe a Transportului și a compartimentului de transport elaborat anterior.

Concepția dezvoltării infrastructurii transporturilor pentru municipiul Chișinău, perioada 2018 – 2042, prezintă un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, având ca scop îmbunătățirea accesibilității și buna integrare a diferitor moduri de mobilitate și transport.

De asemenea, ar trebui luate în considerare următoarele obiective principale:

- Modernizarea tramei stradale a orașului pentru asigurarea legăturilor de transport între sectoarele administrative cu evitarea zonei centrale;
- Asigurarea legăturilor de transport între localitățile municipiului;
- Reducerea traficului auto din zona Centrală a orașului;
- Dezvoltarea transportului în comun cu propuneri de implementare a modelului intermodal de transport;
- Racordarea rețelei de străzi a municipiului la magistralele internaționale;
- Asigurarea diferitor opțiuni de transport tuturor cetățenilor: public (autobuz, troleibuz, tramvai) auto;
- Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Propunerea politicilor integrate de parcaje și circulație rutieră
- Asigurarea accesibilității continue și sigure pentru pietoni: trasee pietonale și pentru

- biciclete care vor lega spațiile publice de importanță urbană.
- Reamplasarea stației de cale ferată și serviciilor conexe transportului de marfă după limitele orașului Chișinău: stațiile Revaca și Mereni.

Notă: Concepția dezvoltării infrastructurii transporturilor trebuie să prezinte o bază a întemeierii și necesității de a moderniza și modifica principiile generale ale Schemei Complexe a Transportului și a compartimentului de transport din PUG actual cu introducerea strategiilor, planurilor și programelor de dezvoltare a tramei stradale și tuturor tipurilor de transport din municipiu.

IV. SARCINILE LUCRĂRII

Scopul final al Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău (termen de proiectare 12 luni de la desemnarea câștigătorului licitației), va consta în propunerea unor măsuri care să contribuie la sustenabilitatea economică, de mediu și socială a sistemului de transport, la creșterea accesibilității pentru pietoni.

Concepția va pune bazele unei abordări moderne, conformate la standardele contemporane a problematicii transportului urban și recomandări de lucru care vor sta la baza deciziilor referitoare la dezvoltarea transporturilor în municipiul Chișinău și din localitățile municipiului.

Analiza rețelei de transport în comun corelată cu rețelele stradale existente, cele proiectate și gradul de încărcare al acestora din punct de vedere al traficului, precum și propunerile de dezvoltare a serviciilor de transport în comun pe principii moderne capabile să ofere servicii care să determine o reducere relativă a cerințelor de transport cu automobilul.

Soluții de reducere pe cât posibil a traficului auto în centru, inclusiv zonele de locuit, prin oferirea de alternative pe drumurile ocolitoare existente, luând în calcul și arterele de ocolire în proces de proiectare și construire.

Definitivarea strategiei de dezvoltare a sistemului de transport public, cât și cel privat și a infrastructurii rutiere pentru municipiul Chișinău până în anul 2042, cu stabilirea fazelor de proiectare și realizare:

- **Faza I – Strategia și direcțiile de dezvoltare a infrastructurii transporturilor pentru anii 2018-2042**, termen de proiectare – 7 luni de la desemnarea câștigătorului licitației, care după aprobare în modul stabilit de către Consiliul municipal Chișinău va servi drept bază pentru modificarea documentației urbanistice: "*Planul Urbanistic General al orașului Chișinău*", „Schemei complexe a transporturilor mun. Chișinău” și „Planul Urbanistic Zonal Centru or. Chișinău” .
- **Faza II – Planul de implementare și soluții de realizare (măsuri și proiecte) a Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pe termen scurt, mediu și lung**, termen de proiectare – cinci luni după aprobarea Faza I.

V. DURATA CONTRACTULUI

Termenul de predare a Concepției este de 12 luni de la data semnării contractului.

Pe parcursul elaborării documentației, materialele de proiect vor fi prezentate preventiv pentru examinare și consultarea Comisiilor de profil ale Consiliului Municipal Chișinău, specialiștilor Primăriei mun. Chișinău, experților în domeniu și populației.

Prezentarea documentației va coincide cu etapele de elaborare a Concepției, stabilite în capitolul V.

Fazele prezentărilor preventive sunt:



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

- **Faza I – Strategia și direcțiile de dezvoltare a infrastructurii transporturilor pentru anii 2018-2042**, termen de proiectare 7 luni de la desemnarea câștigătorului licitației.
 - A. Analiza situației existente și problemele identificate la nivel de oraș și municipiu, pe fiecare palier studiat (populație, structura spațială/funcțiuni urbane, transportul motorizat și pietonal, rețea stradală, accesibilitate).
 - B. Plan de formare a **Sistemului Unic de Transport pentru orașul și municipiul Chișinău**, ținând cont de tendințele contemporane privind crearea (formarea) Aglomerațiilor Metropolitane.
- **Faza II – Planul de implementare și soluții de realizare a Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pe termen scurt, mediu și lung**, termen de proiectare cinci luni după aprobarea Faza I.
 - A. Program de acțiuni și soluții de realizare (măsurii și proiecte) a Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii de transport pe termen scurt, mediu și lung.

VI. ELABORAREA CONECȚIEI FAZA I - STRATEGIA ȘI DIRECȚIILE DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PENTRU ANII 2018-2042**Etapă I - Colectarea datelor inițiale - sondaj:**

- Evoluția demografică și socio-economică: Tablou demografic general, dispersarea populației, caracterizarea acesteia, aprecierea locurilor de muncă; Rețeaua rutieră și de transport public
- Date despre infrastructura de transport: trafic auto, trafic de mărfuri, managementul traficului, oferta de transporturi, trafic drumuri publice, utilizarea transportului în comun;
- Sistemul de parcare auto;
- Evaluarea impactului asupra mediului;
- Informații despre spațiile publice, verzi și agrement (inclusiv în zona centrală).
- Practica rezolvării infrastructurii de transport a orașelor contemporane similare funcțional orașului Chișinău.
- Chestionare adresate populației privind infrastructura de transport (eșantion minim 1% din totalul populației) vor fi organizate cu scopul de a determina originea și destinația deplasărilor, opinii privind circulația rutieră și a transportului public.

Etapă II - Analiza situației existente:

- Analiza eficienței rețelei stradale și a transportului public
- Analiza trăsăturii coridoarelor magistralelor internaționale;
- Analiza structurii rutiere din centrul istoric al or. Chișinău;
- Analiza accesibilității pietonale;
- Rețeaua generală/complexă de circulații care cuprinde toate formele de transport din zona examinată;
- Mijloace alternative de mobilitate – deplasări cu bicicleta, circulații pietonale și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă;
- Managementul traficului: staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, semnalizare, structuri de management la nivelul autorității planificatoare;
- Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate – zone centrale protejate, zone

Etapă III - Reglementări:

- Formarea unui model a circulației de transport cu ajutorul programului PTV VISUM
- Redimensionarea arterelor principale de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- Propunerea unei trame stadale noi pentru municipiu cu includerea centurii ocolitoare;
- Reconfigurarea profilului rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfășurarea circulației în siguranță și într-un mod plăcut, în special în apropierea școlilor, instituțiilor publice și de servicii existente și propuse;
- Stabilirea zonelor cu restricții de circulații;
- Formarea unui inel de circulație ca centură ocolitoare la zona centrală și eliminarea traficului de tranzit din zona centrală;
- Implementarea sistemului intermodal care să reunească mai multe tipuri de transport în comun, facilitând conexiunile dintre acestea;
- Crearea priorităților de dezvoltare a transportului în comun cu propuneri de implementare a modelului intermodal de transport;
- Organizarea centrelor de transbordare la intrările principale ale orașului cu amenajarea parcurilor publice;

VII. FAZA II - PLANUL DE IMPLEMENTARE ȘI SOLUȚII DE REALIZARE (MĂSURII ȘI PROIECTE) A CONECȚIEI DE DEZVOLTARE DURABILĂ A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG.

Sarcinile principale ale Concepției constă în analiza detaliată și găsirea soluțiilor pe perioadele de implementare pe termen scurt, mediu și lung, propunerea măsurilor și proiectelor pe paliere:

- Elaborarea modelului de transport cu ajutorul utilizării programului PTV VISUM
- Integrarea mobilității de planificare urbană prin contextul socio-economic
- Organizarea circulației rutiere și pietonale și determinarea politicii integrate privind parcajele;
- Asigurarea siguranței și securității rutiere;
- Managementul mobilității;
- Promovarea deplasărilor nemotorizate;
- Promovarea sistemelor inteligente de transport (conceptul smart city);
- Întărirea capacității instituționale.

Elaborarea planului de implementare și soluții de realizare (măsurii și proiecte) a reglementărilor pe termen scurt, mediu și lung se va elabora cu evidențierea proiectelor prioritare.

Termenii de etapizare a propunerilor de proiect sunt:

12. Termen scurt – 5 ani, perioada anilor 2018-2023
13. Termen mediu – 15 ani, perioada anilor 2018 - 2033
14. Termen lung – 24 ani, perioada anilor 2018 – 2042



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

VIII. STRUCTURA CONCEPȚIEI DE DEZVOLTARE DURABILĂ A
INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PENTRU TERITORIUL MUNICIPIULUI
CHIȘINĂU

Concepția de transport va fi structurată după cum urmează:

PIESE SCRISE – Memoriu explicativ

A. PARTEA ANALITICĂ

I. INTRODUCERE

- 1.1 Scopul și rolul concepției elaborate
 - 1.2 Încadrarea municipiului în contextul dezvoltării
 - 1.3 Direcții de dezvoltare pentru conturarea policentrică a sistemului urban-rural în mun. Chișinău
 - 1.4 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice: structura populației ocupate pe ramuri ale economiei, tablou demografic general
 - 1.5 Rețeaua majoră de circulație. Nivelul de accesibilitate
 - 1.6 Rețeaua de transport public și structura tarifară
 - 1.7 Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social
 - 1.8 Transport de marfă și logistic
 - 1.9 Mijloace alternative de mobilitate: trasee pietonale și pentru biciclete, asigurarea accesibilității pentru persoane cu dezabilități
 - 1.10 Managementul traficului: staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică
 - 1.11 Resurse turistice
 - 1.12 Impactul asupra elementelor de mediu
- B. PARTEA REGLEMENTATIVĂ**
- 1.1 Evaluarea generală
 - 1.2 Evaluarea mod Auto
 - 1.3 Alocare Transport Public
 - 1.4 Evaluarea măsurilor operaționale
 - 1.5 Evaluare de mediu – emisii
 - 1.6 Efectul măsurilor din model
 - 1.7 Propuneri de etapizare a proiectelor pe termen scurt, mediu și lung
 - 1.8 Întărirea capacității instituționale
 - 1.9 Intervenții majore asupra rețelei stradale. Asigurarea calității spațiului carosabil și managementul parcarii
 - 1.10 Transport de marfă. Trasee de circulație
 - 1.11 Reorganizarea transportului public. Îmbunătățirea acestuia
 - 1.12 Managementul traficului
 - 1.13 Propuneri privind dezvoltarea deplasărilor nemotorizate
 - 1.14 Zone cu nivel ridicat de complexitate. Integrarea mobilității cu planificarea urbană
 - 1.15 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare
 - 1.16 Finanțarea planurilor de investiții pentru mobilitate
 - 1.17 Partea economică – evaluarea generală pentru implementarea propunerilor pe termen scurt,

- 1.18 Propuneri privind trasarea coridoarelor transnaționale
- 1.19 Organizarea infrastructurii comune pentru deservirea magistrelor internaționale și municipale.
- 1.20 Propunerile reglementative asupra mediului.

- **PIESE DESENATE – PARTEA GRAFICĂ**

A. PARTEA ANALITICĂ

- 1.1 Schema de încadrare în teritoriul Republicii cu reflectarea coridoarelor magistrelor internaționale, Sc 1: 400 000
- 1.2 Planul de bază a municipiului, Sc 1: 25 000
- 1.3 Zonificarea funcțională a mun. Chișinău. Zone cu nivel ridicat de complexitate, Sc 1: 25 000
- 1.4 Schema densității populației în mun. Chișinău, Sc 1: 25 000
- 1.5 Cadrul socio-economic. Schema densității locurilor de muncă din mun. Chișinău, Sc 1: 25 000
- 1.6 Schema căilor de transport din mun. Chișinău: auto, feroviar, aerian, Sc 1: 25 000
- 1.7 Schema rețelelor de transport public interurban cu infrastructura de deservire, Sc 1: 25 000
- 1.8 Schema rețelelor de transport public municipal cu infrastructura de deservire, Sc 1: 25 000
- 1.9 Schema circulației transportului cu marfă, inclusiv și de tranzit, Sc 1: 25 000
- 1.10 Schema circulației nemotorizate: pietonal și pentru biciclete, Sc 1: 25 000
- 1.11 Schema intensității traficului pe magistralele principale, Sc 1: 25 000
- 1.12 Schema impactului transportului asupra situației ecologice din municipiu, Sc 1: 25 000
- 1.13 Schema evoluției rețelei stradale din Chișinău.

B. PARTEA REGLEMENTATIVĂ

- 1.1 Evoluția socio-economică prezumată în profil spațial. Areele cu dinamici crescute de localizare a populației și zone cu nivel ridicat de complexitate, Sc 1: 25 000
- 1.2 Zone strategice pentru dezvoltarea mun. Chișinău, Sc 1: 25 000
- 1.3 Zone de dezvoltare economică a mun. Chișinău, Sc 1: 25 000
- 1.4 Prognoza rutieră municipală pentru anul 2042, Sc 1: 25 000
- 1.5 Prognoza rutieră pentru anul 2042 în Zona Centrală a or. Chișinău, Sc 1: 25 000
- 1.6 Schema circulației transportului public. Tipuri de transport în comun, Sc 1: 25 000
- 1.7 Prognoza zilnică a numărului de călători distribuiți pe diferite tipuri de transport public, Sc 1: 25 000
- 1.8 Schema circulației transportului de mărfuri, inclusiv cel tranzitar, Sc 1: 25 000
- 1.9 Traseele circulației nemotorizate: pietonal și pentru biciclete, Sc 1: 25 000
- 1.10 Spații publice. Accesibilitate și continuitate, Sc 1: 25 000
- 1.11 Infrastructura de deservire pentru punctele intermodale, Sc 1: 25 000
- 1.12 Reconfigurarea circulației, Sc 1: 25 000
- 1.13 Modul de afectare a traficului după implementarea proiectelor, Sc 1: 25 000
- 1.14 Situația ecologică ameliorată. Tipuri ecologice de transport propuse, Sc 1: 25 000
- 1.15 Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare, Sc 1: 25 000
- 1.16 Stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară și definitivă de construire
- 1.17 Schemele de circulație a transportului rutier și public, deplasărilor pietonale prestabilite cu ajutorul programului special PTV VISUM și PTV VISSIM.



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

- Aprecierea capacității de trafic a rețelei stradale (pe segmente și noduri), inclusiv pentru perioada de perspectivă;
- Stabilirea liniilor roșii a străzilor magistrale cu condiția păstrare maximă a zonelor construite protejate cu valoare istorică;
- Conectarea sistemului de transport la arterele internaționale de comunicație ținând cont de tendințele contemporane de promovare a trenului rapid;

La etapa de organizare a procedurii de desfășurare a licitației de achiziție publică a lucrărilor de elaborare a proiectului “Concepția de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău” în conținutul temei-program se vor specifica inclusiv și următoarele studii și proceduri:

Pct.7 Pregătirea datelor inițiale - STRATEGIA ȘI DIRECȚIILE DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR PENTRU ANII 2018-2042

Etapa I – Consultarea studiilor/ planurilor existente și Colectarea datelor inițiale:

- Consultarea studiilor și planurilor de transport existente;
- Consultarea și analiza strategiilor și planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului existente;
- Evaluarea acțiunilor implementate propuse de proiectele anterioare;
- Organizarea anchetelor privind datele necesare;
- Date statistice privind evoluția demografică și socio-economică pe teritoriul municipiului Chișinău: tablou demografic general, dispersia populației în teritoriu, determinarea și cartografierea locurilor de muncă din municipiu;
- Date privind deplasările locuitorilor în diferite perioade ale zilei și săptămânii obținute în rezultatul colaborării proiectanților cu companiile mobile pentru a cartografia circulația;
- Date despre durata deplasărilor și congestiile de trafic în rețeaua de transport din Chișinău;
- Date privind numărul angajaților și graficul de lucru din instituții publice și private obținute prin colaborarea proiectanților cu diferite instituții;
- Date privind cantitatea și graficul de transportare a mărfurilor posibil de obținut prin colaborarea cu centrele de logistică;
- Date privind proiectele în curs de dezvoltare care vor fi obținute prin colaborarea cu Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare, datorită cărora vor fi determinate funcțiunile noi și respectiv datele conexe (numărul populației, străzi propuse, parcuri etc.);
- Date privind frecvența utilizării taxi-urilor de către populație în funcție de perioada zilei și a săptămânii, date posibil de obținut prin intermediul colaborării cu firmele de taxi-uri;
- Colaborarea cu Direcțiile de înregistrare a transportului privind colectarea datelor ce ține de vechimea automobilelor și evoluția numărului de automobile în ultimii 5 ani;
- Date despre infrastructura de transport: modul de circulație a transportului public, trafic auto, trafic de mărfuri, managementul traficului, oferta de transporturi, trafic drumuri publice, utilizarea transportului în comun;
- Colaborarea cu Direcția generală Transport Public și Căi de comunicație și Regia Transport Electric Chișinău pentru colectarea informațiilor privind transportul public;
- Colectarea indicilor care caracterizează starea mediului;
- Colectarea informațiilor despre caracteristicile spațiilor publice, verzi și agrement (inclusiv

- Colectarea datelor privind numărului populației deținătoare de automobile și evoluția acestui indice în ultimii 5 ani;
- Date privind siguranța rutieră cu accent pe accidentele mortale;
- Date obținute prin metoda chestionării populației privind infrastructura de transport (eșantion minim 1% din totalul populației) vor fi organizate cu scopul de a determina originea și destinația deplasărilor, opinii privind circulația rutieră și a transportului public;
- Date și indici care reflectă impactul asupra mediului: calitatea aerului în locații pre-stabilite și populația expusă la poluare generată de circulație.

Notă:

Colectarea de date trebuie să se bazeze pe instrumente și tehnici care îndeplinesc următoarele criterii:

- Disponibilitate permanentă;
- Utilizare necostisitoare;
- Furnizare de rezultate corecte pe perioada implementării.

Google stochează informații despre locația tuturor telefoanelor inteligente pe sistem Android care includ hărți Google maps și GPS integrat și poate fi utilizat ca sursă pentru analiza deplasărilor.

Etapa II - Analiza situației existente:

1. Contextul demografic și socio-economic

- Evoluția demografică și distribuția populației pe grupe de vârstă, determinarea centrelor de interes pentru fiecare
- Analiza densității populației și locurilor de muncă, stabilirea zonelor care oferă un procent mare de locuri de muncă;
- Stabilirea terenurilor non-rezidențiale (activități comerciale, sociale, culturale) care atrag un flux mare de transport și pietoni;
- Determinarea zonelor în curs de proiectare și dezvoltare (locative sau de interes public) care vor constitui puncte de atragere a transportului auto și pietonal;
- Analiza Datelor demografice din municipiul Chișinău și raioanele din apropiere (Ialoveni, Strășeni, Orhei, Criuleni);

2. Rețeaua rutieră

- Analiza eficienței structurii stradale în contextul actual;
- Analiza modului de trasare a coridoarelor magistrale internaționale și parametrii acestora;
- Analiza rețelei rutiere din centrul istoric al or. Chișinău;
- Analiza circulației transportului rutier în limitele zonei centrale și istorice;
- Determinarea densității rețelei de străzi în context supra teritorial (comparativ cu alte orașe europene);
- Capacitatea de fluiditate a străzilor și drumurilor în orele de vârf și în timpul zilei;
- Rețeaua generală/complexă de circulație care cuprinde toate formele de transport din zona examinată;
- Analiza impactului circulației rutiere asupra spațiului public și imaginii urbane în



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Anexă la caietul de sarcini

. IX. MONITORIZAREA CONCEPȚIEI

Pe parcursul elaborării documentației, materialele de proiect vor fi consultate cu specialiști în domeniul urbanismului, inclusiv cu reprezentanții Comisiilor de profil ale Consiliului Municipal Chișinău, cu expunerea rezultatelor dezbaterilor pe pagina web a Primăriei municipiului Chișinău. În baza avizelor pozitive a Comisiilor de profil, materialele de proiect vor fi înaintate Consiliului Municipal Chișinău pentru examinare și aprobare.

Prin decizia respectivă vor fi stabilite subdiviziunile primăriei responsabile de implementare și monitorizare a Concepției.

. X. DISPOZIȚII FINALE

Elaborarea documentației se va realiza într-un mod participativ - implicarea populației și a actorilor relevanți prin efectuarea unor diferite evenimente și materiale de promovare și consultare în diverse etape de elaborare a documentației.

Datele inițiale vor fi prezentate de către Primăria municipiului Chișinău prin intermediul subdiviziunilor responsabile, Primăriile din componența municipiului și organelor de resort cointeresate.

Toate documentele cuprinse în caietul de sarcini, precum și cele ce vor fi întocmite în cadrul contractului vor fi prezentate în limba română. Proiectantul va preda inclusiv formatul electronic al lucrărilor.

La finalul contractului documentația realizată va deveni proprietatea beneficiarului, iar drepturile de autor vor fi cedate acestuia.

Documentația se va elabora în 3 (trei) exemplare format tipărit și un exemplar în format electronic (PDF și editabil). De asemenea, toate structurile de date vor fi predate în format vectorial și excel (word).

1.1 Viziunea și obiectivele Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău**VIZIUNE**

Un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții în zona urbană analizată.

20.**OBIECTIVELE CONCEPȚIEI**

- I. **ACCESIBILITATE** – Toți cetățenii au opțiuni viabile de transport public, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;
- II. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** - Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
- III. **MEDIU** –Reducerea poluării fonice și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- IV. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- V. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

1.2 Metodologia de elaborare a Concepției

1. Colectarea datelor și primele consultări cu factorii implicați
21. 2. Analiza factorilor și identificarea problemelor de mobilitate
22. 3. Elaborarea modelului de transport (software utilizat ca instrument pentru analiza scenariilor de mobilitate și a proiectelor aferente) – etapă bazată pe datele colectate la pasul 1 și realizată în paralel cu pasul 2
4. Identificarea măsurilor și proiectelor propuse, grupate în scenarii alternative

Propuneri de a fi incluse în CAIETUL DE SARCINI parvenite ca urmare a consultărilor publice din 23.11.2017, inclusiv cu specialiști în domeniul urbanismului:

Compartimentul III.SCOPUL LUCRĂRII se completează cu un abzaț suplimentar:

- Documentul strategic scopul cărui este soluționarea problemelor de circulație caracteristice tuturor modurilor de deplasare (pietonal, biciclete, transport public, transportul auto) va aprecia factorii care influențează circulația și direcțiile principale de dezvoltarea a infrastructurii drumurilor, care vor contribui la atingerea obiectivelor privind accesibilitatea, siguranța și securitatea în trafic, protecția mediului, eficiența energetică și calitatea mediului urban.

Compartimentul VI.Elaborarea concepției fazal-Strategia și direcțiile de dezvoltare a infrastructurii transporturilor pentru anii 2018-2042

Etapă II- Analiza situației existente se completează cu următorul punct:

- Rețeaua de transport rutier și feroviar în contextul european de dezvoltare a infrastructurii transporturilor.



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

- Analiza impactului circulației de tranzit asupra orașului;
- 3. Rețeaua feroviară**
- Analiza infrastructurii feroviare și gările din mun. Chișinău (pentru pasageri și de marfă și determinarea stării fizice);
 - Stabilirea rolului și importanței rețelei feroviare în deplasarea pasagerilor și transportarea mărfurilor;
 - Determinarea legăturii dintre stațiile feroviare și alte tipuri de transport, în special cel public;
- 4. Rețeaua de transport public**
- 25. Autobuz, troleibuz și maxi-taxi:**
- Analiza acoperirii infrastructurii de transport public (pentru fiecare mod) și densitatea populației și locurilor de muncă pe o rază stabilită în procesul de lucru;
 - Analiza circulației transportului public în diferite perioade ale zilei și săptămânii: orele de vârf, în timpul zilei, în week-end;
 - Analiza calității serviciilor asigurate de transportul public;
 - Analiza modului de amplasare a stațiilor de transport public și arie de acoperire (raza de deservire), cât și cooperarea acestora cu alte tipuri de transport (feroviar, privat);
 - Analiza circulației transportului public în zona centrală a orașului;
 - Identificarea teritoriilor pentru formarea punctelor intermodale la intrările principale în oraș prin analiza detaliată a tipurilor de proprietate și funcțiunilor;
 - Analiza numărului de pasageri pe zi și pe an / pe o linie de transport;
- 26. Structura tarifară:**
- Analiza structurii tarifare pentru fiecare tip de transport public (autobuz, troleibuz, maxi-taxi) – tipuri de bilete și tarife;
 - Analiza acoperirii cheltuielilor pentru deservire și stabilirea necesității de modificat structura tarifară;
- 27. Taximetru:**
- Analiza impactului negativ a taxi-urilor asupra congestării traficului pe toate arterele din oraș, dar și la nivelul stațiilor de taxi și a parcărilor publice;
- 5. Mijloace alternative de mobilitate: deplasări pietonale și pe bicicletă**
- Analiza accesibilității pietonale și determinarea infrastructurii pentru pietoni și analiza problemelor ce nu permit exploatarea acestora în prezent;
 - Analiza impactului parcărilor auto asupra circulației pietonale și pe biciclete, asupra spațiului public;
 - Determinarea zonelor care constituie puncte de atragere a circulației nemotorizate (pietonală și biciclete);
 - Stabilirea preferințelor bicicliștilor pentru infrastructura pentru biciclete;
 - Analiza infrastructurii pietonale care asigură deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă;
- 6. Managementul traficului**
- 28. Siguranța rutieră**
- Analiza și identificarea zonelor cu risc ridicat de accidente și locurilor nesigure în circulația pietonilor, bicicliștilor și transportului public/auto;
- Analiza și determinarea cauzelor care duc la congestia traficului rutier în diferite perioade ale zilei: orele de vârf și în timpul zilei;
 - Determinarea drumurilor și străzilor cu circulație redusă din cauza congestiilor repetate zilnic sau pe toată ziua;
 - Determinarea indicelui de congestie pentru fiecare stradă importantă din oraș;
 - Analiza impactului circulației de tranzit asupra congestiilor din zone diverse ale orașului;
 - Analiza impactul congestiei asupra locuitorilor, mediului și transportului public;
 - Analiza evoluției numărului de automobile în ultimii 5 ani conform datelor eliberate de Direcțiile de înregistrare a transportului din mun. Chișinău;
- 30. Parcarea**
- Analiza sistemului existent de parcare auto și pentru biciclete;
 - Determinarea impactului economic a parcărilor asupra bugetului municipal;
 - Analiza impactului parcărilor de automobile asupra circulației pietonale și de biciclete;
 - Analiza infrastructurii de parcare auto din subteran și multietajate;
 - Analiza efectelor parcării gratuite asupra spațiului public și circulației pietonale;
- 7. Transport de marfă și logistică**
- Analiza infrastructurii centrelor de logistică și de distribuție a mărfii de pe teritoriul municipiului Chișinău și raioanele aferente;
 - Analiza impactului aeroportului asupra transportului de mărfuri;
 - Determinarea importanței aeroportului în rețeaua centrelor de logistică și în transportul de marfă;
 - Analiza impactului a transportului greu asupra circulației în diferite ore ale zilei;
- 8. Identificarea zonelor complexe**
- Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate – zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție, zone intermodale – gări, aeroport etc;
 - Analiza și stabilirea zonelor generatoare de trafic – gara de nod, gara de sud, gara centrală, aeroport, centre comerciale, centre sociale, centre de sănătate, centre de învățământ, etc;
 - Determinarea importanței zonei centrale în structura urbană și analiza impactului transportului auto asupra acesteia;
 - Analiza modului de amplasare și distribuție a zonelor complexe pe teritoriul municipiului;
- 9. Evaluarea impactului asupra mediului**
- 31. Poluarea aerului:**
- Evaluarea impactului generat de trafic asupra calității aerului, și anume categoriile: gazele anorganice (oxizi de azot, dioxid de sulf, dioxid de carbon, ozon); materii sub formă de particule (particule în suspensie, particule cu diametrul aerodinamic mai mic de 10 sau 2,5nm, fum negru); componentele materiilor sub formă de particule (carbon elementar, hidrocarburi policiclice, plumb), compuși organici volatili (benzen, butadienă);
 - Determinarea și analiza comparativă a indicilor ce caracterizează nivelul de poluare a aerului pe zone ale orașului;



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

- Analiza și identificarea infrastructurii pentru deservirea transportului ecologic de pe teritoriul municipiului;
- 32. Zgomot:**
- Analiza și identificarea zonelor expuse la zgomot în diferite perioade ale zilei;
 - Determinarea impactului zgomotului asupra populației pe baza analizei resurselor majore de zgomot din oraș: traficul rutier, traficul feroviar, traficul aerian și activități industriale;

33.
Etapa III – Reglementări privind abordarea obiectivelor strategice: Siguranță și securitate în trafic, Accesibilitate, Mediu, Eficiență economică și Calitatea mediului urban.

1. Siguranța și securitate în trafic:

- Elaborarea modelului de transport cu ajutorul utilizării programului PTV VISUM;
- Promovarea sistemelor inteligente de transport (conceptul smart city);
- Eliberarea zonei centrale de circulația de tranzit și redirecționarea transportului auto înafara limitei zonei istorice;
- Oferirea soluțiilor pentru zonele cu număr mare de accidente din Chișinău;
- Dezvoltarea de politici pentru creșterea siguranței rutiere și campanii de educare privind politicile de siguranță rutieră.

2. Accesibilitate:**36. Deplasările nemotorizate:**

- Organizarea rețelei extinse de străzi și areale cu prioritate pentru pietoni și pentru o rețea de piste pentru biciclete către zone principale de interes (locuri de muncă, educație, comerciale și de recreere);
- Reorganizarea transportului și circulației în limitele orașului Chișinău ținând cont de ierarhizarea deplasărilor după importanță (pietoni, cicliști, transportul public, transportul privat): dezvoltarea de bulevarde favorabile pentru pietoni;
- Înființarea rețelei utilitare și rețelei de agrement pentru biciclete: piste de biciclete și locuri de parcare;
- Oferirea de linii directe privind proiectarea infrastructurii pentru biciclete;
- Introducerea unui sistem de închiriere pentru biciclete;
- Crearea de parcuri transfer de tip Park&Ride la stațiile cheie de transport public;
- Introducerea de noi zone prioritare pentru pietoni în zona centru a orașului Chișinău, în special asigurarea legăturii între zonele istorice: zone pietonale și cu utilitate mixtă;
- Oferirea de îmbunătățiri privind accesibilitatea pentru persoane cu mobilitate redusă;

37. Transportul public:

- Stabilirea unei strategii și plan de investiții pentru îmbunătățirea calității, securității și accesibilității infrastructurii și serviciilor de transport public;
- Propunerea unei rețele extinse de transport integrat pentru tot municipiul Chișinău, care să contribuie la diminuarea utilizării automobilului;
- Reabilitarea infrastructurii de transport public;
- Introducerea autovehiculelor ecologice pentru transportul public;
- Propunerea modurilor noi de transport public: tramvai, transport pentru realizarea accesibilității de transport rapid;

38. Transportul rutier și rețeaua de parcuri:

- Organizarea circulației rutiere și determinarea politicii integrate privind parcajele;
- Introducerea unui sistem de gestionare a parcărilor din străzi din centrul orașului;
- Realizarea și implementarea unei politici privind parcare rezidențială;
- Introducerea de vehicule electrice de livrări și utilitare;
- Reorganizarea tramei stradale drumurilor pentru municipiu cu includerea centurii ocolitoare;
- Proiectarea conexiunii rutiere dintre sectoarele orașului și între oraș și municipiu cu scop de a exclude circulație de tranzit;
- Reconfigurarea profilelor rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfășurarea circulației în siguranță și într-un mod plăcut, în special în apropierea școlilor, instituțiilor publice și de servicii existente și propuse;
- Conservarea tramei stradale din limitele zonei centrale pentru a păstra identitatea acesteia;
- Stabilirea zonelor cu restricții de circulații;
- Formarea unui inel de circulație ca centură ocolitoare la zona centrală și eliminarea traficului de tranzit din zona centrală;
- Organizarea centrelor de transbordare la intrările principale ale orașului cu amenajarea parcărilor publice;
- Elaborarea și implementarea unei strategii în domeniul logisticii urbane în localitățile municipiului;

3. Managementul mobilității:

- Managementul mobilității;
- Introducerea unui sistem de operare pentru transportul public: centru de control, informare în timp real, dispecerizare, adaptare, siguranță personal;
- Implementarea unei scheme de integrare tarifară;

Pct.12 Termenele de realizare și costul lucrării - Rezultatele proiectului vor fi documentate într-o serie de rapoarte în funcție de fazele stabilite. Livrabilele includ următoarele rapoarte:

Faza I:

- ✓ **Raportul de Început** (de la o lună de la începerea proiectului)
- 41. Oferă o revizuire ale datelor și documentelor obținute și va include o descriere a disponibilităților datelor și lista cu sondaje.
- ✓ **Rapoarte lunare de progres** (în fiecare lună începând cu luna a doua)
- 42. Descrie pe scurt sarcinile realizate luna anterioară și cele planificate pentru luna următoare, furnizează informații privind disfuncționalitățile întâmpinate și soluțiile de remediere. Obiectiile experților vor fi anexate la Raportul de progres.
- ✓ **Raportul interimar 1** (la 4 luni de la începerea proiectului)
- 43. Conține raportul privind ancheta cu prezentarea sintetică a rezultatelor obținute din analiza situației existente, și, totodată va include un raport privind modelarea traficului și punctele strategice adoptate pentru etapa III.
- ✓ **Raportul interimar 2** (la 6 luni de la începerea proiectului)
- 44. Conține raportul privind ancheta pentru Consiliul de administrație, dezvoltarea durabilă a infrastructurii



de transport (power point) și expunerea documentației pentru consultări publice.

- ✓ **Raportul final – Draft** (la 7 luni de la începerea proiectului)
- 45. Include livrarea Concepției și descrierea tuturor propunerilor legate de elaborarea proiectului, prezentarea grafică și raportul privind rezultatele implementării soluțiilor propuse. Observațiile din partea experților și CMC vor fi introduse în maxim o lună după înaintarea acestora. Raportul final va fi înaintat la o lună după primirea observațiilor din partea experților și CMC.
- . **Faza II:**
 - ✓ **Raportul interimar 3** (la 3 luni de la începerea Fazei II)
Include prezentarea planului de acțiuni și implementare pentru perioada scurtă și medie, prin stabilirea tuturor actorilor implicați, prin determinarea bugetului necesar și autoritățile responsabile.
 - ✓ **Raportul final - Planul de acțiuni** (estimat la 12 luni de la începerea proiectului)
 - 47. (depinde de perioada de aprobare a Fazei I)
 - 48. Planul de acțiuni va fi înaintat la cinci luni aprobarea Fazei I la CMC și obținerea avizelor de la Comisiile de profil. În paralel, vor avea loc consultații publice privind propunerile înaintate. Comentariile publicului și ale ONG-urilor vor fi luate în considerare la finalizarea Raportului final.

Termenul de predare a Concepției este de 7 luni pentru **Faza I** de la data semnării contractului, și 5 luni alocate pentru **Faza II** din ziua aprobării Fazei I.

Pe parcursul elaborării documentației, materialele de proiect vor fi prezentate preventiv pentru consultare și examinare Comisiilor de profil ale Consiliului Municipal Chișinău, cu specialiștilor Primăriei mun. Chișinău, experților în domeniu și organizate consultări cu populația conform graficului stabilit în capitolul V.



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Informații Generale

Denumirea proiectului: CONCEPTIA DE DEZVOLTARE DURABILĂ A INFRASTRUCTURII TRANSPORTURILOR
PENTRU TERITORIUL MUNICIPIULUI CHIȘINĂU

Autoritatea contractantă: DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Contextul elaborării: DECIZIILE CONSILIULUI MUNICIPAL CHIȘINĂU NR.68/1-2 DIN 22.03.2007 si 22/40 DIN 25.12.2008
DECIZIA CMC 4/19 DIN 21.12.2015
DISPOZITIA PRIMĂRIEI nr.10-d din 09.01.2012, nr.350 din 27.04.2012, nr.38-d din 03.02.2016
nr. 110-d din 13.02.2017

Durata contractului: **7** luni pentru **Faza I**
5 luni pentru **Faza II** după aprobarea Fazei I



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

Concepția este: DOCUMENT STRATEGIC ȘI UN INSTRUMENT DE POLITICĂ DE DEZVOLTARE

Scopul este: ÎMBUNĂȚĂȚIREA ACCESIBILITĂȚII ȘI BUNA INTEGRARE A DIFERITOR MODURI DE MOBILITATE ȘI TRANSPORT

Principalele Obiective Strategice:

Siguranța și securitatea în trafic

Accesibilitate

Mediu

Eficiență economică

Calitatea mediului urban



Fazele de elaborare a Concepției:

FAZA I - Strategia și direcțiile de dezvoltare a infrastructurii transporturilor pentru anii 2018 - 2042

Constituie din 3 Etape:

Etapa I - Colectarea datelor inițiale

Etapa II - Analiza situației existente și identificarea problemelor pe fiecare palier studiat

Etapa III - Proiectarea Sistemului unic de transport pentru orașul și municipiul Chișinău

Termen de elaborare: 7 luni de la desemnarea câștigătorului

FAZA II - Planul de implementare (plan de acțiuni) și soluții de realizare a Concepției de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pe termen scurt, mediu și lung

Termen de elaborare: 5 luni după aprobarea Fazei I



Faza I

Etapa I - Colectarea datelor inițiale

- Analiza studiilor și planurilor de transport existente / strategiilor și planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului
- Date statistice privind evoluția demografică și socio-demografică pe teritoriul mun.Chișinău (tablou demografic general, dispersia populației în teritoriu, determinarea și cartografierea locurilor de muncă din municipiu)
- Date despre congestiile de trafic și durata deplasărilor (deplasările locuitorilor în diferite perioade ale zilei și săptămânii)
- Cartografierea circulației și congestiilor cu ajutorul companiilor mobile
- Colectarea datelor ce ține de vechimea automobilelor și evoluția numărului de automobile în ultimii 5 ani
- Colectarea indicilor care caracterizează starea mediului. Date și indicii care reflectă impactul transportului asupra mediului: calitatea aerului în locații pre-stabilite și populația expusă la poluare
- Date obținute prin metoda chestionării populației privind infrastructura de transport (eșantion de minim 1% din totalul populației) vor fi organizate cu scopul de a determina originea și destinația deplasărilor, opinii privind circulația rutieră și a transportului public
- Date privind cantitatea și graficul de transportare a mărfurilor posibil de obținut prin colaborarea cu centrele de logistică



Faza I

Etapa II - Analiza situației existente

PALIERE:

- Contextul demografic și socio-economic
- Rețeaua rutieră
- Rețeaua feroviară
- Rețeaua de transport public
 - Autobuz, troleibuz și maxi-taxi
 - Structura tarifară
 - Taximetru
- Mijloace alternative de mobilitate: deplășări pietonale și pe bicicletă
- Managementul traficului
 - Siguranța rutieră
 - Congestia
 - Sistemul de parcări
- Transport de marfă și logistică
- Identificarea zonelor complexe
- Evaluarea impactului asupra mediului
 - Poluarea aerului
 - Zgomoti



Faza I

Etapa III - Reglementări

- Formarea unui model de transport cu ajutorul programului PTV VISUM
- Redimensionarea arterelor principale de circulație în raport cu cerințele de trafic
- Propunerea unei trame stradale noi pentru municipiu cu includerea centurii ocolitoare
- Reconfigurarea profilelor rețelei stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale, pentru desfășurarea circulației în siguranță și într-un mod plăcut, în special în apropierea școlilor, instituțiilor publice și de servicii existente și propuse
- Stabilirea zonelor cu restricții de circulație
- Formarea unui inel de circulație cu centură ocolitoare la zona centrală și eliminarea traficului de tranzit din zona centrală
- Implementarea sistemului intermodal care să reunească mai multe tipuri de transport în comun, facilitând conexiunile dintre acestea
- Crearea priorităților de dezvoltare a transportului în comun cu propuneri de implementare a modelului intermodal de transport
- Organizarea centrelor de transbordare la intrările principale ale orașului cu amenajarea parcărilor publice



FAZA II

Etapizarea planului de acțiuni :

Termen scurt: 5 ani perioada anilor 2018 - 2023

Termen mediu: 15 ani perioada anilor 2018 - 2033

Termen lung: 24 ani perioada anilor 2018 - 2042

- masuri de ameliorare a situatiei critice: trafic, congestii si parcare
- reamenajarea strazilor pentru circulatia sigura a transportului public
- reorganizarea circulatiei cu prioritate pentru transportul public si deplasările alternative
- reconstrucția intersecțiilor denivelate
- asigurarea continuitatii strazilor
- reducerea circulatiei tranzitare prin constructia strazilor care asigura legatura intre sectoarele administraive: centuri ocolitoare
- dezvoltarea infrastructurii de cale ferata
- readucerea si dezvoltarea infrastructurii specifice tramvaiului (un alt tip de transport public)



FAZA II

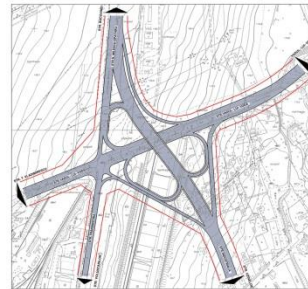
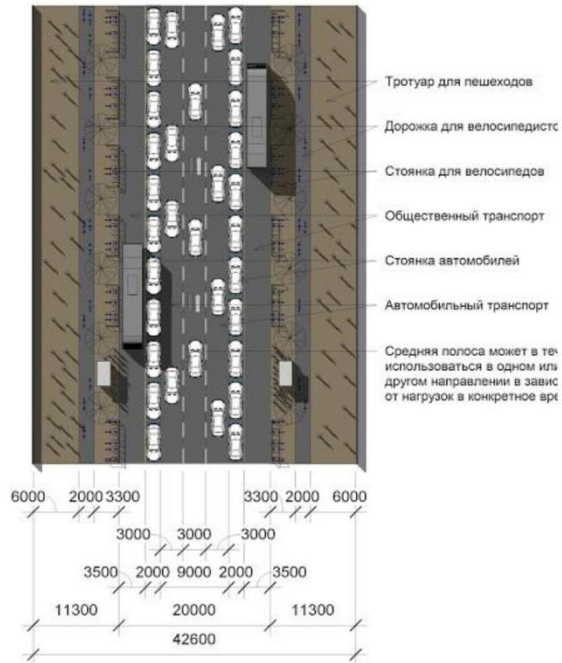
Etapizarea planului de acțiuni :

Termen scurt: 5 ani perioada anilor 2018 - 2023

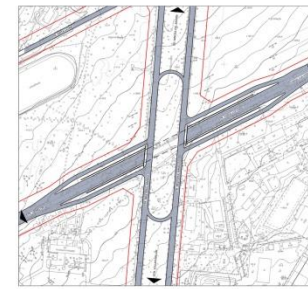
Termen mediu: 15 ani perioada anilor 2018 - 2033

Termen lung: 24 ani perioada anilor 2018 - 2042

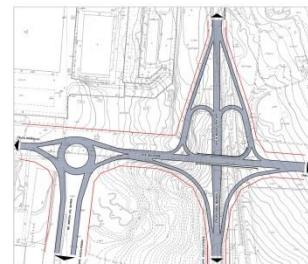
- masuri de ameliorare a situatiei critice: trafic, congestii si parcare
- reamenajarea strazilor pentru circulatia sigura a transportului public
- reorganizarea circulatiei cu prioritate pentru transportul public si deplasările alternative
- reconstrucția intersecțiilor denivelate
- asigurarea continuitatii strazilor
- reducerea circulatiei tranzitare prin constructia strazilor care asigura legatura intre sectoarele administraive: centuri ocolitoare
- dezvoltarea infrastructurii de cale ferata
- readucerea si dezvoltarea infrastructurii specifice tramvaiului (un alt tip de transport public)



1. N. MILESCU SPĂTARU - VADUL LUI VODĂ



2. MEȘTERUL MANOLE - VADUL LUI VODĂ



3. N. MILESCU SPĂTARU - STR. BUCOVINEI



4. CHIȘINĂU - POLTAVA - LEUȘENI - TRUȘENI - VATRA - ROȘCANI



REPUBLICA MOLDOVA

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



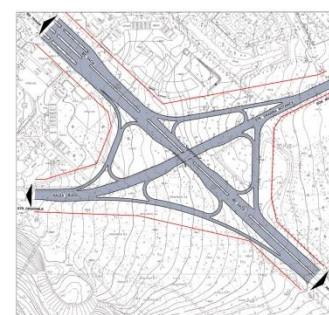
DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare



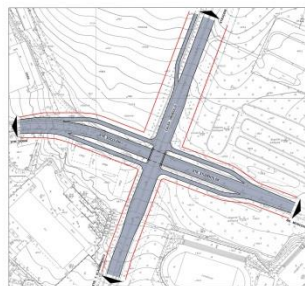
1. ȘOS. BALCANI - ALBA IULIA



2. PETRICANI - MIRCEȘTI - MAGISTRALA DIN PERSPECTIVĂ



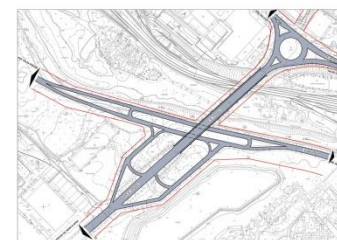
1. BD. DACIA - GRĂDINA BOTANICĂ - VALEA CRUCII



3. CALEA ORHEIULUI - STUDENȚILOR - SOCOLENI



4. CALEA ORHEIULUI - STR. BUCOVINEI



3. MIHAI VITEAZUL - ALBIȘOARA



Rezultate și Livrabile

FAZA I

Raport de început	(de la o lună de la începerea proiectului)
Rapoarte lunare de progres	(în fiecare lună începând cu luna a doua)
Raportul interimar 1	(la 4 luni de la începerea proiectului)
Raportul interimar 2	(la 6 luni de la începerea proiectului)
Raportul final - Draft	(la 7 luni de la începerea proiectului)
Consultări Publice	
Aprobarea de către Consiliul Municipal Chișinău	

FAZA II

Raportul interimar 3	(la 3 luni de la începerea Fazei I)
Raport final - Planul de acțiuni	(estimat la 12 luni de la începerea proiectului)
Consultări Publice	
Aprobarea de către Consiliul Municipal Chișinău	



REPUBLICA MOLDOVA

Licitația Publică

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU



DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare

DOCUMENTAȚIA STANDARD pentru realizarea achizițiilor publice de bunuri și servicii

Obiectul achiziției: Servicii de elaborare a proiectului "Concepția de dezvoltare durabilă a infrastructurii transporturilor pentru teritoriul municipiului Chișinău"

Cod CPV:

Autoritatea Contractantă: Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare

Procedura achiziției: Licitatie publică restrânsă

Licitația Nr.	_____	din	"	"	_____	201_	ora	_:	__
Nr. BAP	_____	din	"	"	_____	201_			
Data deschiderii:	"	"	_____	201_	ora	_:			

I. SECȚIUNEA 1 INSTRUCȚIUNI PENTRU OFERTANȚI (IPO) *[Notă: nu va fi modificată de către Autoritatea Contractantă!]*

A. Dispoziții generale

- Scopul licitației**

1.1. Autoritatea contractantă, indicată în Fișa de date a achiziției (FDA 1.1.), emite Documentele de atribuire în vederea furnizării de bunuri/servicii, după cum este specificat în FDA 2 Listă bunuri/servicii și specificații tehnice. Obiectul și numărul licitației sînt specificate în FDA 1.2.-1.3.
- Principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție**

2.1. Principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică sînt:

 - libera concurență;
 - eficiența utilizării fondurilor publice;
 - transparența;
 - tratamentul egal;
 - protecția mediului;
 - respectarea ordinii de drept;
 - confidențialitatea.
- Legislația aferentă procedurii de achiziție**

3.1. Atribuirea contractului de achiziție publică se realizează în conformitate cu prevederile următoarelor acte normative în vigoare în Republica Moldova:

 - Legea nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice.
- Sursa de finanțare**

4.1. Autoritățile contractante i-au fost alocați bani publici, după cum este indicat în FDA 1.7 pentru plăți conform contractului pentru care acest document de atribuire este emis.
- Participanții la licitație**

5.1. Participanții la licitație poate fi orice operator economic cu statut de întreprinzător, rezident sau nerezident, persoană fizică sau juridică, care are dreptul de a participa, în condițiile Legii nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice, la procedura de atribuire a contractului de achiziții publice.

5.2. Participanții la licitație poate fi persoană fizică sau juridică, companie, asociație sau orice combinație legală a acestora, care a fost invitată să participe la procedura de achiziții publice sau dorește să participe, sau depune ofertă în urma anunțului de participare.

5.3. Întreprinderile de stat ale Republicii Moldova pot participa la procedura de achiziție doar în cazul în care demonstrează că sînt autonome din punct de vedere juridic și financiar.

5.4. Ofertantul depune o declarație potrivit formularului din secțiunea a 3-a (F3.4), referitor la faptul că acesta (inclusiv membrii Asociației) nu este în conflict de interes privind participarea lui la licitație, și anume: (i) nu este asociat și nici nu a fost asociat în trecut, în mod direct sau indirect, cu vreun consultant sau altă entitate care a pregătit specificațiile și alte documente aferente acestei licitații; și (ii) depune doar o singură ofertă, cu excepția ofertelor alternative conform articolului IPO22 (aceasta nu restrînge participarea subcontractorilor în mai multe

**MODUL DE DESFĂȘURARE A LICITAȚIEI****Poziții generale**

Pentru a identifica operatorii economici calificați, înainte de prezentarea ofertelor de preț, Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare desfășoară procedura de preselecție, pentru aprecierea competenței manageriale a ofertanților, experiența lor, buna reputație, asigurarea cu personal calificat, dotarea tehnică, capacitatea financiară, alte capacități necesare executării calitative a contractului de achiziții publice pe întreaga perioadă de valabilitate a acestuia;

Licitația restrânsă se organizează în două etape distincte: în prima etapă, la care se aplică procedura de preselecție, participă un număr nelimitat de operatori economici interesați, care prezintă documentele de calificare (fără a indica prețul ofertei), iar în a doua etapă participă numai operatorii economici care au îndeplinit condițiile de preselecție stabilite de către Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare.

Prima etapă

Numărul minim de ofertanți selectați la prima etapă trebuie să fie de cel puțin trei participanți.

La etapa de preselecție a procedurii licitației limitate, operatorii economici li se propune să prezinte ofertele fără a indica prețul lor, elaborate în baza cerințelor documentelor de preselecție.

Selectarea ofertanților la prima etapă se efectuează în conformitate cu cerințele expuse în Caietul de sarcini.

Selectarea ofertanților se efectuează prin procedura licitației limitată, când autoritatea contractantă cercetează caracteristicile ofertanților prin aprecierea capacităților lor privind analiza și elaborarea studiilor, care să acopere necesitățile dezvoltării strategice urbanistice cu antrenarea în calitate de consultanți a specialiștilor în domeniul urbanismului și transportului din cadrul instituțiilor de proiectări existente și nonguvernamentale, inclusiv a specialiștilor recunoscuți la nivel internațional cu practica bogată privind elaborarea documentației de proiect similare.

Ofertele depuse de candidați, ce nu vor îndeplini condițiile de eligibilitate și capacitatea tehnică, urmează a fi eliminate din jurizare. Numai operatorii economici preselecți vor participa în continuare la etapa a doua a procedurii de achiziție publică de servicii de proiectare.

În urma procedurii de preselecție Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare va transmite simultan tuturor candidaților care au participat la etapa de preselecție o comunicare în scris referitoare la rezultatul etapei respective cu motivare argumentată privind luarea deciziei definitive.

Etapa a doua

La etapa a doua a procedurii de licitație limitată ofertanții participanți la prima etapă, ale căror oferte nu au fost respinse, prezintă ofertele finale, indicând devizul de cheltuieli desfășurat, oferta financiară și garanția bancară.

Ofertanții pot solicita explicații și concretizări privind desfășurarea etapei a doua a licitației limitate.

Etapa de evaluare a ofertelor finale se desfășoară după cum urmează:

- a) prezentarea de către autoritatea contractantă tuturor candidaților selectați invitațiilor de participare cu oferte de preț;
- b) întocmirea și trimiterea de către autoritatea contractantă răspunsurilor la calificările ce țin de elementele cuprinse în documentele de licitație, solicitate de candidații selectați;
- c) primirea de către autoritatea contractantă a plicurilor sigilate, care conțin ofertele și documentele de însoțire;
- d) deschiderea de către grupul de lucru a plicurilor sigilate, care conțin ofertele și documentele de însoțire și perfectarea procesului-verbal de deschidere etapei a doua a licitației;
- e) exercitarea de către grupul de lucru atribuțiilor care îi revin în conformitate cu prevederile legislației în domeniu;
- f) transmiterea de către autoritatea contractantă tuturor ofertanților participanți comunicării privind rezultatul licitației limitate;
- g) încheierea de către autoritatea contractantă și ofertantul câștigător a contractului de achiziție publică de servicii de proiectare;
- h) transmiterea de către autoritatea contractantă, inclusiv pe cale electronică, după caz, a contractului de achiziție publică de servicii de proiectare Agenției și a anunțului de atribuire a contractului, însoțit de darea de seamă privind procedura de achiziție.

Evaluare finală se desfășoară prin examinarea ofertelor finale, indicând detaliat toate particularitățile tehnice și prețurile. În cazul în care prețurile oferite sînt egale, Grupul de lucru va desemna oferta câștigătoare operatorului economic care este mult mai calificat și mai dotat din punct de vedere tehnic.

Gradul de apropiere sau abateri esențiale de la valoarea estimativă a contractului care se apreciază în conformitate cu normativele în vigoare, prezintă un indicator pentru selectarea ofertantului cel mai avantajos.

Ofertă anormal de scăzută la un preț semnificativ mai scăzut în comparație cu ofertele altor ofertanți trebuie să fie argumentată. În cazul contrar, ofertantul care o prezentat oferta anormal de scăzută fără argumentarea corespunzătoare, va fi eliminat din jurizare.

Licitația limitată se desfășoară potrivit aceluși reguli prevăzute pentru licitația deschisă,



REPUBLICA MOLDOVA

Licitația Publică

CONSILIUL MUNICIPAL CHISINAU

DIRECȚIA GENERALĂ ARHITECTURĂ, URBANISM ȘI RELAȚII FUNCiare



16.5 STRUCTURA ORGANIZAȚIONALĂ ESTIMATĂ PENTRU ÎNDEPLINIREA SARCINII, PERSONALUL ȘI PROGRAMUL

Proiectantul este unicul responsabil de propunerea unei structuri organizaționale care, după părerea sa, este adecvată pentru îndeplinirea sarcinilor, Termenilor de Referință cu atingerea rezultatelor cerute.

Se prevede ca Proiectantul să asigure o echipă de experți internaționali sau mixtă (internaționali și locali) pentru posturile cheie ale echipei care va îndeplini acest lucru, și în rândurile lor se vor afla experți cu o vastă experiență (i) în calitate de conducători de echipe, în domeniul urbanismului și planificării transportului urban, evaluarea impactului de mediu și social.

Din echipă vor putea face parte și experți locali din Moldova pentru îndeplinirea sarcinilor descrise în caietul de sarcini și care să posede capacități de comunicare excelente și de întocmire a rapoartelor, luând în considerare că limba oficială de stat, este limba română. Echipa proiectantului va trebui să demonstreze că dispune de personal permanent de minimum 80%.