



Proiect finanțat
de Uniunea Europeană



PROPUNERE DE POLITICĂ PUBLICĂ MOBILITATE URBANĂ

în orașul

ȘTEFAN VODĂ

OCTOMBRIE 2020

CUPRINS

01.	Introducere	4
02.	Metodologie	5
03.	Context și descrierea problemei	7
04.	Analiza problemei - principalele cauze și efecte	12
05.	Cadrul legal/normativ național	19
06.	Cadrul normativ local	21
07.	Obiectivul PPP	22
08.	Scopul și Obiectivele PPP	23
09.	Opțiuni de rezolvare a problemei	28
10.	Recomandări adiționale	29
11.	Monitorizarea politicii publice	30

INTRODUCERE

Administrația publică locală din Republica Moldova se confruntă cu problema guvernării ineficiente și participării reduse a cetățenilor în procesele de bună guvernare. În particular, problema identificată în orașul Ștefan Vodă are 2 componente: pe de o parte, strategiile de dezvoltare contribuie insuficient la ghidarea activității Administrației Publice Locale (APL), iar, pe de altă parte, societatea civilă eșuează să responsabilizeze APL prin monitorizare și propuneri de politici alternative, din lipsă de capacități.

Ghidarea strategică a tuturor activităților APL constituie baza unei guvernări locale eficiente. În Republica Moldova, procesele de planificare strategică au cunoscut mai multe valuri de activitate, dar, totuși, documentele elaborate rămân a fi deseori doar formale.

Strategiile de dezvoltare locală sunt scrise în volume mari dar, în același timp, sunt uitate de APL. Deseori, acestea sunt lăsate să se prăfuiască în sertare. De multe ori strategiile sunt neclare și mai puțin utile pentru planurile operaționale. Programele și planurile operaționale pe termen scurt și mediu ale APL, în cele mai dese cazuri, nu fac referință la obiectivele specificate în aceste strategii. Suplimentar, politicile publice, ce ar urma să detalieze obiectivele principale din Strategiile de Dezvoltare, nu au devenit instrumente eficiente în arsenalul funcționarilor publici locali.

Elaborarea unei propuneri de politică publică (PPP) în domeniul **mobilității urbane** constituie o detaliere a obiectivului specific strategic de dezvoltare a orașului Ștefan Vodă pe deoparte, dar și un model de analiză a problemei și elaborare a soluțiilor în domeniu, pe de altă parte. În ciuda aplicării tehnologiilor moderne în diverse domenii, mobilitatea urbană este una dintre cele mai înapoiate arii atât la nivel național, cât și la nivelul orașului Ștefan Vodă. Practic orice sondaj care își propune identificarea priorităților locale va semnală deficiențele în acest domeniu, dar și lipsa unei viziuni consolidate în rândurile locuitorilor.

Scopul PPP este prezentarea cadrului actual instituțional și de intervenție ce ține de mobilitatea urbană în orașul Ștefan Vodă și de a propune opțiuni de rezolvare. PPP ia în considerare procesele curente de îmbunătățire a mobilității urbane. O parte din problemele legate de mobilitatea urbană pornesc de la cadrul instituțional nefuncțional și o capacitatea administrativă limitată, similar cu alte administrații publice locale din Moldova. De aceea, o direcție de intervenție a actualei propuneri este de a analiza și recomanda opțiuni pentru dezvoltarea managementului organizațional.

Primăria și consiliul orășenesc Ștefan Vodă pot prelua fie opțiunea recomandată, fie oricare altă opțiune supusă analizei. Măsurile propuse vor avea nevoie de detaliere și planificare administrativă, pentru a maximiza rezultatele scontate.

Documentul a fost elaborat în cadrul proiectului „Fabrica de politici publice—prin reprezentare civică, scoatem din sertare strategiile de dezvoltare”, sub auspiciile platformei „Dezvoltarea Societății Civile la nivel local în RM”, susținută de Fundația Konrad Adenauer și Uniunea Europeană.

METODOLOGIE

PPP a fost elaborată în corespundere cu indicațiile metodologice ale Guvernului RM și bunele practici ale USAID și Băncii Mondiale. Analiza problemei, identificarea opțiunilor și a liniilor de intervenție au survenit din consultarea celor 3 categorii de actori implicați și interesați:

- A. Populația orașului Ștefan Vodă**
- B. Societatea civilă reprezentativă din orașul Ștefan Vodă**
- C. Administrația publică locală.**

Populația orașului a fost consultată prin 2 sondaje organizate în cadrul proiectului "Fabrica de politici publice – prin reprezentare civică, scoatem din sertare strategiile de dezvoltare", implementat de Asociația Obștească Centrul de Dezvoltare Durabilă "Rural-21".

Primul sondaj a fost efectuat în perioada decembrie 2019 - ianuarie 2020, pe un eșantion de 181 locuitori, în baza unor grupuri specifice: tineri, minorități etnice, membri ai organizațiilor societății civile, funcționari publici și reprezentanți ai sectorului de afaceri. Deoarece în acea perioadă comunicarea directă era încă posibilă, sondajul a fost efectuat prin comunicare directă cu respondenții. Fiecare dintre respondenți a indicat o problemă de nivel local pe care o considera cea mai importantă.

Al doilea sondaj a fost efectuat online, prin intermediul platformei Google Forms. La acesta au participat 111 respondenți, locuitori ai orașului. Participanții au ales câte 3 probleme pe care le consideră cele mai importante în oraș, cu care se confruntă cel mai des. Ca urmare au fost expuse 333 păreri, privind problemele de bază ale orașului.

Societatea civilă și administrația publică locală din Ștefan Vodă au fost implicate în panelul de bază al proiectului, precum și în toate activitățile acestuia, inclusiv organizarea și desfășurarea sondajelor, analiza problemelor și identificarea căilor de intervenție. Aproximativ 50% din membrii panelului de bază au constituit funcționari publici și 35% - activiști civici, reprezentanți ai diverselor grupuri de interes din oraș.

PPP a fost elaborată conform unui ghid care a fost aprobat de panelul de bază. Membrii panelului de bază au propus și dezbătut opțiunile. Iată care au fost pașii de elaborare a documentului și instrumentele utilizate:

- A. Descrierea problemei** - rezultatele sondajelor (*efectele precizate de respondenți cu referire la problema mobilității urbane*), rezultatele analizei „arborele problemei” (*cauze și efecte*) efectuată de membrii panelului de bază, informații prezentate de primărie în cadrul interviurilor cu experții;
- B. Analiza problemei** - principalele cauze și efecte identificate în cadrul sondajelor și sesiunilor panelului de bază al proiectului. Autorii PPP au dezvoltat analiza „arborele problemei” pentru a condiționa o mai bună dinamică a măsurilor propuse;
- C. Cadrele normative național și local** - autorii au studiat legislația națională și practicile locale pentru a identifica limitările vizavi de posibilele măsuri, precum și pentru a asigura o eventuală integrare a măsurilor locale în eforturile naționale de intervenție la mobilitatea urbană;

- D. Obiectivul PPP** - autorii au fixat obiectivul reieșind din prescripțiile ghidului de elaborare a PPP, precum și din căile de atac privind principalele cauze și efecte ale problemei;
- E. Propunerea opțiunilor de rezolvare a problemei** - opțiunile survin din 2 surse: (1) aplanarea cauzelor și efectelor problemei, precum și (2) domeniile de intervenție;
- F. Analiza opțiunilor** - au fost aplicate modelele cost/beneficiu (în domeniile de intervenție în care datele financiare au fost disponibile) și cost/eficacitate;
- G. Opțiunea recomandată** - opțiunile care s-au dovedit a fi cele mai potrivite în urma analizelor cost/beneficiu și cost/eficacitate;
- H. Recomandări adiționale** - lista potențialelor îmbunătățiri în domenii conexe mobilității urbane, care au fost identificate de autori pe parcursul elaborării PPP.

PPP a fost prezentată și aprobată de panelul de bază a proiectului la două faze:

- Formularea problemei, a obiectivelor PPP și a opțiunilor;
- Recomandarea opțiunii potrivite.

CONTEXT ȘI DESCRIEREA PROBLEMEI

În ultimii 30 de ani, numărul automobilelor personale (*în continuare „mașini”*) a crescut de cinci ori în Republica Moldova. Consecutiv, aglomerația din or. Ștefan Vodă se datorează numărului prea mare de mașini raportat la suprafața orașului. O simplă aproximare ne duce la concluzia, că, în condiții optime, mașinile au nevoie de mult mai mult spațiu decât suprafața asfaltată existentă în orașul Ștefan Vodă, în special în zonele cele mai solicitate. În mediu, o mașină are nevoie de 30 m² pentru un loc de parcare (*include căile de acces*). În țările dezvoltate, planificatorii urbani consideră că unei mașini trebuie să-i revină **opt locuri de parcare** pentru circulația confortabilă și evitarea parcării neregulamentare.

În același rând, construcția de infrastructură, fără implementarea de restricții adiționale, doar sporește ritmul creșterii numărului de mașini. Conform prognozelor efectuate de IDIS Viitorul, numărul de mașini în Moldova se va dubla în următorii zece ani.¹

Trebuie de luat în calcul, că crearea condițiilor pentru fluidizarea traficului, lărgirea străzilor, construcțiile adiționale pentru mașini, fac ca orașul să fie mai agresiv față de pietoni. Aceste măsuri încurajează folosirea transportului privat și transformarea pietonilor în șoferi. În rezultat, ritmul de creștere a numărului de mașini sporește, iar la rândul său, ambuteiajele ulterioare sunt mai mari și mobilitatea medie scade. Aceste măsuri costă bani, dar nu rezolvă problema, ci doar o agravează.

Orice planificare de infrastructură este o **planificare pe termen lung**. Una din practicile bune referitor la planificarea urbană este de a lua în calcul **funcțiile de bază a infrastructurii rutiere**. În cazul drumurilor din oraș, **funcția de bază este de a transporta pasagerii**. Această constatare vine în contrast cu percepția răspândită, că drumurile trebuie să permită fluxul cât mai mare de mașini. De exemplu, o stradă cu o



1. <http://viitorul.org/en/node/1698>

singură bandă pe care circulă un autobuz are capacitate de transportare a pasagerilor mai mare decât o stradă lată cu benzi multiple, pline cu mașini. O astfel de abordare nu doar eficientizează transportarea pasagerilor, ci economisește spațiul orașului care poate fi folosit pentru terase, bănci de șezut, copaci, infrastructură pentru transport alternativ. De asemenea, o astfel de abordare păstrează aspectul estetic al orașului. **Un oraș plin de mașini și de deșerturi de asfalt, pentru parcare, este unul urât, agresiv și deprimant pentru rezidenți.** Sub alt aspect, pietonii sunt potențiali clienți ai afacerilor adiacente trotuarului, iar transformarea lor în șoferi sabotează activitatea acestor afaceri, iar afacerile locale sunt arterele și plămânii unei economii sănătoase în orice societate modernă.

O altă latură a mobilității urbane este **transportul nemotorizat** (pe biciclete, scutere, role, hoverboard-uri, trotinete electrice). Prin favorizarea acestor tipuri de deplasare într-un oraș, utilizarea mașinilor poate fi redusă. Procentul călătoriilor cu bicicleta de 2%-7%, contribuie la scăderea poluării aerului și la micșorarea suprafețelor de parcare, oferind posibilitatea reconstruirii și reutilizării spațiilor publice într-un mod mai prietenos pentru cetățeni.²



Dezvoltarea amenajărilor atractive, pentru biciclete într-un oraș vor fi recunoscute și acceptate de către alți participanți la trafic. Acest lucru ar putea duce la folosirea bicicletei de către mai mulți oameni chiar și pentru deplasările zilnice la serviciu, la școală sau la cumpărături. Acest transfer modal reduce congestionarea în timpul orelor de vârf (generând economii în materie de timp). De exemplu, dacă în Austria 50% din deplasările scurte (< 3,5 km), care se fac cu automobilul într-un an, s-ar efectua cu bicicleta, costurile anuale generate de congestionare ar putea fi reduse cu 300 milioane EUR, iar costurile de mediu ar putea fi diminuate cu 160 milioane EUR. **Prin utilizarea transportului pe biciclete, orașele devin mai accesibile pentru copii și vârstnici, care sunt adesea excluși de la condusul automobilelor.**

Conform Planului Urbanistic General (PUG), orașul Ștefan Vodă este împărțit în 8 Unități Teritoriale de Referință (UTR). Întregul teritoriu cuprins în intravilanul orașului și zonele de dezvoltare, reprezintă suprafețe ale UTR, delimitate convențional pe criterii de funcțiune, omogenitate, construire și asupra cărora se pot institui reglementări generale valabile pe suprafața examinată. În Planul Urbanistic General al orașului Ștefan Vodă, aglomerațiile de mașini se află în UTR nr.1 și UTR nr.2:

- **UTR nr.1** - curțile blocurilor multietajate și străzile aglomerate de mașini (*străzile 31 August, Testemițanu, Mateevici*).
- **UTR nr.3** - Străzile aglomerate ale sectorului din perimetrul străzilor Livezilor, Alexandru cel Bun și Păcii.

2. http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_walking_ro.pdf

Descrierea problemei:

În orașul Ștefan Vodă lipsește planificarea clară a terenurilor, în noile condiții de creștere a numărului de transport, pentru crearea rețelelor viabile și sigure de parcare și circulație, care să fie durabile și să aibă un impact real asupra volumelor de trafic și a distribuției traficului, luând în calcul siguranța, ca element cheie al tuturor planurilor de mobilitate urbană.

Sondajul intitulat Dezvoltăm orașul Ștefan Vodă, efectuat în cadrul Proiectului, a relevat că *Fluidizarea Transportului, Drumurile și Parcările* deranjează cel mai mult locuitorii orașului Ștefan Vodă. Sondajul a inclus trei întrebări cu răspuns de tip deschis care solicitau respondenților să numească problema din oraș care îi deranjează cel mai mult. Din 333 de răspunsuri, problema dată a obținut scorul cel mai mare - 22.5%. Locuitorii sunt deranjați de o gamă destul de largă de aspecte din problema generală a „drumurilor, transportului și parcarilor”. De cele mai dese ori, locuitorii din Ștefan Vodă au menționat numărul redus de parcare și calitatea proastă a drumurilor periferice și a celor din curțile blocurilor. De altfel, au fost nominalizate atât drumurile din sectorul blocurilor multietajate, dar și din sectorul privat. **Astfel, problema abordată de propunerea de politică publică dată este una actuală, arzătoare și care necesită atenția autorităților și a altor actori implicați.**

Congestia traficului, parcarile stradale și calitatea drumurilor. În Ștefan Vodă, una dintre străzile aglomerate este cea din centrul orașului, care se află în perimetrul străzilor Ștefan cel Mare, Testemițanu, Bugeacului și Cetatea Albă (*UTR nr.1*). Aceasta este zona centrală a orașului cu cele mai multe instituții, servicii publice și unități de comerț. Transportul de pe strada 31 August staționează pe ambele părți ale carosabilului și creează îmbulzeală și disconfort pentru șoferi și pietoni. Strada devine mai periculoasă, îngustă și mașinile cu greu se deplasează în ambele direcții. Pe strada Testemițanu de asemenea se îmbulzesc mașinile, mai ales în preajma instituțiilor medicale din acea zonă. Paralel cu strada 31 August se află str. Bugeacului. Pe această stradă se circulă rar, deoarece aceasta se află într-o stare deplorabilă. O altă stradă paralelă cu str. 31 August, în stare precară, este str. Constructorilor. Respondenții au menționat în mod special starea proastă a străzilor date. Acestea sunt oportunități ratate de alternative pentru strada 31 August.

Străzile Livezilor, Păcii și Alexandru cel Bun (*UTR nr.3*), din zona pieței centrale de comerț sunt, la fel, aglomerate cu mașini și pietoni. O parte dintre măsurile de fluidizare au fost luate în anii precedenți. Pe strada Livezilor, dinspre str. Testemițanu, se circulă într-o singură direcție, iar la colțul străzilor Păcii și Florilor a fost dată în exploatare o parcare publică cu 30 locuri. Aceste măsuri scot întrucâtva tensiunea rutieră, dar nu rezolvă problema.

În UTR nr.1 și nr. 3 lipsesc locuri de parcare suficiente, iar cele existente nu sunt amenajate și nu sunt ghidate de panouri informative, ceea ce dăunează mediului de afaceri din oraș. Lipsesc marcajul și utilitățile necesare pentru șoferi. În UTR-urile menționate se concentrează activitatea economică din orașul Ștefan Vodă, iar lipsa condițiilor de parcare, duce la o dinamică scăzută a afacerilor din zonă. Orice planificare urbană trebuie să ia în calcul crearea condițiilor bune pentru sectorul real al economiei. Afacerile sunt cele care creează valoarea adăugată, dinamizează viața locuitorilor, oferă serviciile necesare. Planificarea spațiilor publice, inclusiv a parcarilor, trebuie să țină cont de modul în care oamenii utilizează aceste spații publice. În vecinătatea unităților comerciale, oamenii parchează pe o perioadă scurtă și un astfel de comportament poate fi încurajat prin reglementările care ar limita timpul de staționare pentru a descuraja parcare pe întreaga durată a zilei.



Condiții pentru transportul alternativ (bicicliști, scutere, role). Pistele dedicate lipsesc pe întregul teritoriu al orașului. Această categorie de călători circulă atât pe trotuare, cât și pe străzile orașului, punând în pericol viața și sănătatea proprie și a celorlalți locuitori. Aceste pericole devin iminente din motiv că în ultimul timp se conturează o tendință de creștere a numărului de bicicliști. În oraș lipsesc locuri amenajate pentru staționarea bicicletelor. Nu sunt dezvoltate serviciile de închiriere a acestui tip de transport. Nu sunt instalate indicatoare pentru ordonarea deplasării bicicliștilor. Nici condițiile de recreere pentru bicicliști nu sunt dezvoltate. Nu există condiții de antrenament, pentru iubitorii de distanțe mai lungi. Bicicliștii care fac curse pe porțiunea de traseu Ștefan Vodă – intersecția Talmază – intersecția Lukoil – Ștefan Vodă, (pe parcursul lunilor iunie, iulie și august 2020 au fost fixați aproximativ 30 bicicliști) riscă, deplasându-se pe carosabil.

Lipsa parcărilor și drumurilor stricate în curțile blocurilor multietajate. Staționarea mașinilor pe timp de noapte, în curțile blocurilor multietajate, are loc în moduri diferite. O parte din blocuri beneficiază de parcuri amenajate. Aceste parcuri sunt construite de locuitorii acestor blocuri, cu permisiunea administrației publice locale. **Totuși, majoritatea din ele nu dețin acte de recepționare a lucrărilor și ca urmare nu au statut oficial de parcare.** În curțile blocurilor unde nu există parcuri improvizate mașinile se parchează haotic. O parte din ele staționează pe căile de acces dintre blocuri, o altă parte pe gazon, lângă locurile pentru uscat rufe și balcoane. Acest lucru deranjează locuitorii orașului, prin aspectul urât și neorganizat al curții. Se deteriorează suprafețele de gazon și alte suprafețe din curte. Sunt observate multiple cazuri de scurgere a uleiului din motoarele mașinilor, care poluează și strică și mai mult aspectul exterior al curților. O staționare neordonată, creează pericol de accidente, pentru locatarii caselor multietajate, copiii care aleargă prin curți, persoanele în etate și cu dificultăți de deplasare. Totodată, din cei 22,5% de respondenți care au menționat

problema drumurilor stricate, mai mult de o treime au specificat expres calitatea proastă a drumurilor din curțile blocurilor. Atât drumurile stricate cât și lipsa parcarilor structurate din curțile blocurilor multietajate crează deranjamente considerabile pentru locuitorii orașului.

Transportul public. Orașul Ștefan Vodă este mic, cu o suprafață de 22,77 km², iar lungimea drumurilor este de 23 km. În afară de intravilanul orașului, oamenii circulă zilnic spre Întovărășirea Pomicolă „Căpșuna”, care se află la o distanță de 1,5 km de la marginea orașului. O mare parte din locuitorii Ștefan Vodă nu dețin mașini și circulă în cadrul orașului cu transport de ocazie, cu bicicleta sau merg pe jos (*inclusiv spre Întovărășirea Pomicolă „Căpșuna”*). Câteva servicii publice sunt amplasate în zona industrială, aflată la o distanță de aproximativ 3 km de la str. 31 August. În oraș lipsește transportul public local, dar și piste pentru bicicliști, ceea ce creează incomodități mari pentru persoanele care nu dețin nici mașini, nici alte unități de transport motorizat. Unicul serviciu privat, care oferă servicii de deplasare, este serviciul de taxi. **Agenții economici evită să inițieze afaceri în domeniul transportului public, deoarece calculele arată nerentabilitatea acestora.**

ANALIZA PROBLEMEI -

PRINCIPALELE CAUZE ȘI EFECTE

Congestia traficului, parcări stradale și calitatea drumurilor (CTPD)

Efectele problemei (E).

CTPD_E1. *Poluarea aerului de numărul mare de mașini în două UTR-uri din oraș.*

Poluarea aerului poate fi definită de mai multe caracteristici. Una dintre cele mai relevante pentru sănătate ține de concentrația de particule mici, eliminate de transport. Datele referitoare la calitatea aerului în aceste zone din Ștefan Vodă lipsesc, dar cercetările similare din orașul Chișinău arată că fluxul de particule mici este foarte mare și provine de la transport, care este mult și vechi. De exemplu, Manifestul Tinerilor din 2019-2020, arată următoarele date: „Conform anuarului publicat la sfârșitul primăverii de Inspectoratul Pentru Protecția Mediului, cea mai mare sursă de poluare atmosferică în Republica Moldova, în anul 2018, o reprezenta arderea combustibilului. Astfel, calitatea aerului atmosferic a fost condiționată de **fluxul intensiv al transportului auto, iar mașinile produc 77% din poluanții emiși în atmosferă.**”³ Observările arată că numărul de mașini din cele două UTR-uri cu congestia cea mai mare de trafic este mult mai mare din prima parte a zilei și este constant pe durata săptămânii, în afara de duminică. Astfel, fluxul intensiv de transport în aceste zone poluează aerul cel mai mult, creând deranjuri semnificative locuitorilor și oaspeților. Sondajul efectuat în rândul populației din Ștefan Vodă a arătat că cel puțin 12% din respondenți sunt deranjați de numărul mare de mașini, mirosul urât, atmosfera generală agitată.

CTPD_E2. *Staționarea dezordonată a transportului pe străzile orașului. Pericol mare de accidente pe străzile pline de mașini.*

Staționarea dezordonată deranjează prin faptul că îngreunează deplasarea atât a mașinilor, cât și a pietonilor. Pe străzile din cele două UTR-uri sunt amenajate parcări (*locuri pentru a putea staționa*), pentru un număr total de doar 60 de mașini, în timp ce fluxul zilnic de transport în prima jumătate a zilei depășește 300 de mașini. Parcățile aglomerate și neorganizate sunt sursa celor mai multe accidente. Conform unui studiu realizat în România în 2015, „aproape jumătate din daune (41,7%) au rezultat din lovirea unui autovehicul staționar de către un altul, atunci când acesta din urmă realizează parcare cu spatele și una din cinci manevre ale șoferilor (20,1%) a avut ca rezultat ciocnirea a două mașini, atunci când acestea realizau manevre în spate pentru a ieși din parcare.”⁴ Același studiu arată că „În 8 din 10 cazuri, accidentele se întâmplă în timpul manevrelor sau la ieșirea din parcare (84%)”. **Astfel, parcările haotice și staționarea dezordonată, pe lângă disconfortul creat șoferilor și pietonilor, duc la un număr ridicat de accidente.**

3. Anuarul „Protecția mediului în Republica Moldova” realizat de inspectoratul pentru protecția mediului, 2018. [www.http://ies.gov.md](http://ies.gov.md)

4. https://www.economica.net/aproape-jumatate-dintre-accidente-se-produc-in-parcare-si-in-timpul-manevrelor-necesare-parcarii-allianz_104768.html



CTPD_E3. *Încălcarea regulilor de circulație de către șoferi, din cauza staționărilor neregulamentare a transportului și circulației îngreunate.*

Șoferii sunt nevoiți să încalce frecvent regulile circulației rutiere, în special pe străzile din UTR-urile cele mai aglomerate. Numărul insuficient de parcări regulamentare, în combinație cu un număr mare de mașini în orele de vârf, dar și opțiunile limitate de transport alternativ, determină șoferii să parcheze neregulamentar. Aceste încălcări sunt deseori documentate de inspectorii de patrulare, ceea ce produce efecte negative secundare - amenzi, puncte de penalizare, disconfort psihologic.

CTPD_E4. *Activitate economică scăzută.*

Infrastructura rutieră, inclusiv lipsa parcarilor suficiente, contribuie negativ la activitatea economică din oraș. Dacă locurile de parcare sunt insuficiente atunci cei care doresc să viziteze unitățile comerciale sunt dezavantajați. **Fără un flux constant de clienți, agenții economici sunt descurajați să dezvolte afacerile, ceea ce duce la servicii mai puține și mai proaste pentru locuitorii orașului.**

Cauzele problemei (C).

CTPD_C1. Suprafața prea mică a străzilor și parcajelor existente, pentru numărul de mașini care circulă în două cele mai aglomerate UTR-uri din oraș. **Suprafața totală a străzilor și parcajelor a fost planificată pentru un număr de cel puțin 3 ori mai mic de mașini.**

CTPD_C2. Lipsa unei viziuni clare din partea administrației publice locale și actorilor interesați de problema fluidizării transportului și amenajării infrastructurii rutiere, pentru transport alternativ și pietoni. **Atenție scăzută din partea APL cu privire la dinamica evaluării problemei fluidizării transportului în timp.**

CTPD_C3. Sursele financiare pentru lărgirea și reparația străzilor, precum și pentru construcția noilor parcări, sunt insuficiente. Chiar dacă conform legii funcția de mentenanță a infrastructurii rutiere aparține primăriei Ștefan Vodă, sursele proprii din cadrul bugetelor locale din Moldova practic niciodată nu sunt suficiente pentru a acoperi necesitățile reale. Majoritatea lucrărilor ce țin de infrastructura rutieră se produc din sursele direcționate din bugetul național. Totodată, această centralizare a investițiilor capitale, face ca lucrările să se producă ad-hoc, fără planificare locală potrivită și fără de a ține cont de necesitățile reale ale locuitorilor. **Carențele de viziune și atenția scăzută din partea APL și a altor actori implicați apar inclusiv din cauza unor consultări publice insuficiente și lipsite de structură.**

Deficitul de atenție și viziune duce la lipsa soluțiilor îndrăznețe din partea autorităților, pentru redirecționarea transportului, utilizarea spațiilor neutilizate pentru parcuri, construcția drumurilor de conexiune, străzilor alternative celor aglomerate.

CTPD_C4. Lipsa condițiilor de siguranță și de încurajare a transporturilor alternative, cum ar fi: a) utilizatorii de transport personal de tip bicicletă, scuter, role și b) transport public. În primul rând, condițiile de siguranță pentru transport alternativ presupun piste special amenajate. Acestea lipsesc cu desăvârșire pe teritoriul orașului Ștefan Vodă. Pe de altă parte, transportul public de asemenea lipsește. Studiile arată că folosirea cea mai eficientă a infrastructurii rutiere este atunci când locuitorii folosesc transport public și alternativ în defavoarea mașinilor personale. **Dacă scopul infrastructurii rutiere este transportarea pasagerilor, atunci cel mai eficient este transportul public, urmat de biciclete, urmat de mașini.** Dar, din cauza numărului mic de locuitori, care preferă transportul public, acest serviciu nu este rentabil. **Din acest motiv, deplasarea pe biciclete devine prioritară.**

Condiții insuficiente pentru transportul alternativ; biciclete, scutere, role (CTA)

Efectele problemei (E).

CTA_E1. Cicliștii își pun în pericol viața și sănătatea.

Bicicliștii se expun unui pericol mare când circulă pe carosabil, prin locurile aglomerate de mașini și prin intersecții. Totodată bicicliștii crează disconfort pentru pietoni, deplasându-se pe trotuare. Cel mai periculos sector este cel din regiunea pieței comerciale centrale de pe strada Livezilor. În acest sector, cu străzi înguste și pline de mașini, circulația bicicliștilor pe carosabil și pe trotuare devine destul de dificilă în orele de vârf. În cealaltă zonă critică, pe strada 31 August, situația este diferită. Bicicliștii ocolesc această stradă, deplasându-se prin parcuri și pe drumurile din interiorul curților, uneori pe trotuare, ceea ce crează pericole suplimentare pentru pietoni.





CTA_E2. Numărul mic al deținătorilor de transport alternativ din orașul Ștefan Vodă.

Numărul bicicliștilor din oraș nu depășește 7% din numărul total de locuitori. Acest număr mic se poate datora lipsei infrastructurii pentru acest tip de transport. E mult mai sigur să mergi cu mașina la magazin, decât cu un transport alternativ, deoarece nu ești sigur că vei găsi bicicleta la ieșire. Numărul scuterelor și roleurilor nu depășește 1% din numărul total de locuitori. Pentru acest tip de deplasare e nevoie de drumuri bune. Dar în orașul Ștefan Vodă există încă multe drumuri denivelate sau cu gropi, ceea ce face dificilă deplasarea cu acest tip de transport. În lipsa condițiilor pentru transportul alternativ, un număr însemnat de locuitori folosesc mașinile, chiar și pentru deplasări la distanțe scurte prin oraș.

CTA_E3. Lipsa serviciilor conexe pentru bicicliști.

În lipsa condițiilor pentru transportul alternativ, nu se dezvoltă serviciile conexe de închiriere și reparație a bicicletelor. Pentru reparația unei biciclete, deținătorii caută persoane particulare, care prestează astfel de servicii. Acest lucru nu este unul sistemic și nu este comod pentru bicicliști. Serviciile de închiriere a bicicletelor lipsesc și aceasta se răsfrânge mai ales asupra oaspeților orașului, care ar dori să închirieze o bicicletă, inclusiv electrică, scuter sau role. O mare parte din locuitori nu cunosc despre existența bicicletelor electrice, care ar face viața mai ușoară.

Cauzele problemei (C).

CTPD_C1. Condiții dificile pentru adaptarea sau construcția pistelor pentru bicicliști în oraș. Pe străzile principale, 31 august, Testemițeanu, livezilor și Păcii, pe care se formează aglomerație de mașini în orele de dimineață, nu sunt din start planificate piste pentru bicicliști. În careva măsură acest lucru este descris în Planul Urbanistic

General, aprobat, al or. Ștefan Vodă.⁵ Pistele de bicicliști sunt permise aproape pe toate străzile din oraș, dar în realitate pe partea carosabilă a străzilor 31 August, Livezilor, Păcii și Alexandru cel Bun, fără o redirectionare a circulației, delimitarea pistelor este imposibilă, datorită numărului mare de mașini.

CTPD_C2. Incomodități pentru locuitorii orașului de la blocurile multietajate, de a deține bicicletele la domiciliu. Blocurile multietajate din Ștefan Vodă nu sunt dotate cu ascensoare, iar în curțile blocurilor nu există parcări securizate pentru biciclete. Astfel, cicliștii sunt nevoiți să urce bicicleta la etaj de fiecare dată, ceea ce descurajează utilizarea bicicletei în calitate de mijloc de transport uzual. De asemenea, lipsa parcarilor pentru staționarea bicicletelor în cadrul unităților de comerț, instituțiilor publice, oficiilor care oferă servicii publice, creează același tip de incomodități și descurajează utilizarea pe scară largă a bicicletelor în calitate de transport uzual.

CTPD_C3. Alte elemente de descurajare a utilizării bicicletelor ca mijloc de transport uzual:

- ▶ lipsa serviciilor conexe de închiriere, reparație și întreținere a bicicletelor;
- ▶ lipsa serviciilor conexe descurajează utilizarea pe scară largă a bicicletelor ca mijloc de transport uzual;
- ▶ lipsa cursurilor speciale de formare, pentru viitorii bicicliști și cei începători;
- ▶ lipsa stațiilor de încărcare a acumulatorilor pentru bicicletele electrice.

CTPD_C4. Atenție scăzută din partea administrației publice locale pentru dezvoltarea transportului alternativ, lipsa documentației strategice de încurajare a metodelor alternative de transport de pasageri.

CTPD_C5. Societatea civilă se implică slab în dezvoltarea transportului alternativ. Actorii locali, care au identificat beneficiile folosirii crescute ale bicicletelor (*agenții economici care se confruntă cu lipsa parcarilor auto, conducătorii auto frustrați de scumpirea combustibilului, persoane care duc mod sănătos de viață*), nu se implică în promovarea transportului nemotorizat. Lipsesc asociațiile de cicliști care să promoveze în mod sistematic transportul cu bicicleta, să ceară construcția infrastructurii necesare și să contribuie la dezvoltarea acestui tip de transport alternativ.

Lipsa parcarilor și drumuri stricate în curțile blocurilor multietajate (PDC)

Efectele problemei (E).

PDC_E1. În lipsa parcarilor amenajate în curți, efectele sunt corespunzătoare.

Curțile blocurilor, pe timp de noapte, se transformă în parcări stihinice. Un calcul orientativ, pe parcursul a cel puțin 5 zile luate aleator, în lunile iunie, iulie și august 2020, a arătat că numărul de mașini în curțile blocurilor a depășit 350 de unități, iar numărul locurilor de parcare amenajate nu depășește cifra de 100 unități. Peste tot lipsește marcajul. Mașinile sunt parcate dezordonat în 21 curți ale celor 43 blocuri multietajate. Numărul mașinilor depășește cu mult capacitatea spațiilor asfaltate din curți. De exemplu, pentru blocurile de 4 etaje, cu 32 de apartamente, au fost prevăzute inițial 3 locuri de parcare. În condițiile în care numărul mașinilor este, în mediu de 12-15 per un bloc de 4 etaje, cele 3 locuri sunt în mod evident insuficiente. Astfel, numărul mare de mașini care circulă și se parchează în curțile blocurilor multietajate creează obstacole pentru circulație, aspect dezordonat, deteriorează spațiile verzi și drumurile din curți.

5. http://www.primariastefanvoda.md/files/4795_regulament_local_de_urbanism_anexa_la_planul_urbanistic_general_al_or._stefan_voda.pdf



Mașinile parcate neregulamentar deseori împiedică deplasarea autospeciialelor, dar și contribuie la crearea situațiilor de accidente.

PDC_E2. *Pe lângă situația parcărilor, numărul mare de mașini duce la deteriorarea mai rapidă și mai accentuată a drumurilor din curți.*

În plus, mașinile de mare tonaj și de mari dimensiuni, care circulă prin curți, contribuie și mai mult la deteriorarea drumurilor, la ridicarea prafului și la perturbarea liniștii. **Reparația majorității drumurilor din curți a fost efectuată cu 20-30 de ani în urmă.** Bordurile deteriorate de mașini care se parchează pe spații verzi permit scurgerea pământului pe carosabil. Drumurile stricate contribuie la creșterea cantității de praf în aer și glod în urma precipitațiilor. Drumurile din curți nu au scurgeri și apa împreună cu glodul se acumulează, formând băltoace. Drumurile din curți sunt tranzitate, fără nicio interdicție, de alte tipuri de transport.

PDC_E3. *În cazul parcărilor amenajate de către locuitori, efectele negative de mai sus sunt atenuate, dar apar altele noi.*

Parcărilor construite în curți la inițiativa locatarilor, nu au proiecte avizate, diferă între ele și deseori nu se încadrează în aspectul general al clădirilor și spațiilor adiacente. Fiind amenajate din sursele proprii ale locatarilor, dar neavând un regim juridic corespunzător, utilizarea parcărilor urmează regula bunului simț și a cutumelor. Totuși, nu pot fi evitate gâlceava și certurile din cauza parcărilor din curți, ceea ce crează disconfort permanent.

PDC_E4. *Indiferent dacă sunt parcate pe locuri amenajate sau nu, proprietarii de autoturisme se expun riscului de securitate precară a unităților de transport.*

Cazurile de vandalizare și furturi sunt puțin numeroase, dar există. Acestea contribuie la o stare de neliniște a proprietarilor și a altor locuitori.

Cauzele problemei (C).

PDC_C1. Nu se gestionează proprietatea comună și cea adiacentă, după caz, a blocurilor multietajate prin Asociații de Coproprietari în Condominiu sau alte forme de asociere. Blocurile și spațiile din curți continuă să fie administrate ad-hoc, nesistematic, și fără statut juridic clar. Legislația națională în domeniul condominiului, atât cea curentă cât și cea în fază de proiect, încurajează și chiar prescrie crearea Asociațiilor de Coproprietari în Condominiu, pentru o gestionare legală și clară a spațiilor comune și adiacente. Primăria se implică insuficient în constituirea și susținerea asocierii oamenilor în gestionarea proprietăților comune din curți.

PDC_C2. APL nu construiește și nu participă financiar la construcția parcărilor publice din curți. **Aceasta nu este o prioritate pentru APL,** căci și Planul Urbanistic General evită, în mare parte, subiectul parcărilor în regiunea blocurilor multietajate. PUG menționează doar reguli generale în special la autorizarea unor construcții de blocuri noi, nu și dotarea blocurilor existente cu numărul de locuri de parcare necesare. Lipsa unei scheme de parcare publice amenajate, cu regulament aplicat de către primărie, după exemplul orașelor din Europa centrală și de Vest, contribuie la existența în timp a problemei date. Lipsa schemei date include lipsa constrângerilor administrative pentru șoferii, care parchează autoturismele neregulamentar (*pe gazon, lângă copaci, lângă balcoane, pe locuri de uscat rufe*).

PDC_C3. Un număr foarte mic de blocuri dețin și gestionează pe cont propriu locuri de parcare deoarece puțini locuitori ai blocurilor multietajate doresc să se implice în construcția de parcare amenajate. Amenajarea presupune efort financiar și logistic, lucrul cu documentele de autorizare și gestionare și, mai întâi de toate, efort organizatoric considerabil. Inexistența unui regulament al APL în acest sens contribuie la lipsa de claritate referitor la pașii necesari, criteriile de construcție și durabilitatea întreținerii. De asemenea, legislația RM nu garantează păstrarea locului de parcare construit de locatari. Oricine poate parca pe spații publice, dar parcățile amenajate de locuitori nu sunt, nici de facto nici de jure, spații/parcări publice ci, mai degrabă, locuri fără statut clar.

PDC_C4. Toate curțile blocurilor sunt tranzitate de mașini (inclusiv de mare tonaj și dimensiuni) decât cele rezidențiale, din lipsa restricțiilor de circulație și constrângerilor din partea agenților constatați, dar și din cauza accesului liber în curțile rezidențiale. Lipsesc asociații de locatari, care ar putea să gestioneze terenurile delimitate și date în folosință. Curțile rezidențiale nu sunt împrejmuite.

CADRUL LEGAL / NORMATIV NAȚIONAL

- Legea nr. 435 din 28.12.2006 privind descentralizarea administrativă.
- Legea Nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală.
- Legea Nr. 131 din 07-06-2007 privind siguranța traficului rutier.
- Legea cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, nr.320 din 27.12.2012.
- Legea Nr. 91 din 05-04-2007 privind terenurile proprietate publică și delimitarea lor.
- Legea Nr. 523 din 16.07.1999 privind proprietatea publică a unităților administrativ-teritoriale.
- Legea Nr. 835 din 17.05.1996 Privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului.
- Codul contravențional al RM, nr. 218 din 24.10.2008 - HG RM Nr.499 din 30.05.2000.
- Legea Nr. 913 din 30-03-2000 condominiului în fondul locativ.

Concluzii privind posibilitățile Primăriei de a îmbunătăți mobilitatea urbană în orașul Ștefan Vodă, în baza cadrul legal național

În contextul elaborării prezentului document, o atenție deosebită trebuie atrasă atribuțiilor autorităților administrației publice locale în domeniul mobilității urbane. Pornind de la domeniile de activitate ale autorităților publice locale de nivelul întâi, stabilite la art. 4 al legii nr. 435 din 28.12.2006 privind descentralizarea administrativă, primăria poate aborda toate problemele de interes local, cu excepția celor care țin de competența altor autorități publice:

- ▶ Poate schimba destinația terenurilor;
- ▶ Poate administra bunurile domeniului public și privat, oferi în administrare, concesionarea, în arendă ori în locațiune a bunurilor domeniului public;
- ▶ Decide asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor, fondului locativ;
- ▶ Poate să se asocieze cu alte autorități și actori, pentru realizarea lucrărilor comune.
- ▶ Aprobă planurile de amenajare a teritoriului;
- ▶ Este important, că poate face studii și prognoze, destul de importante pentru realizarea PPP;
- ▶ La fel de importantă este competența de a colabora cu agenți economici și asociații obștești din țară și din străinătate în scopul realizării unor acțiuni sau lucrări de interes comun.

În sensul colaborării cu autoritățile de ordine publică este relevantă legea cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului, nr.320 din 27.12.2012 și legea Nr. 131 din 07-06-2007 privind siguranța traficului rutier care prevăd:

- ▶ Administrarea, întreținerea, repararea și dotarea cu mijloace de semnalizare a drumurilor publice locale;



- ▶ Amenajarea drumurilor publice locale pentru sistematizarea și organizarea traficului rutier în vederea garantării siguranței, întocmirea și actualizarea planurilor de organizare a traficului în localitățile urbane pentru îmbunătățirea fluenței și siguranței lui și pentru reducerea pe această cale a gradului de poluare a mediului înconjurător;
- ▶ Stabilirea reglementărilor privind regimul de acces, circulație, staționare și parcare a diferitelor categorii de vehicule, amenajarea trotuarelor pentru pietoni, pistelor pentru bicicliști, drumurilor laterale pentru circulația vehiculelor cu tracțiune animală și a vehiculelor autopropulsate, elaborarea și aprobarea proiectelor de sistematizare a traficului rutier cu avizul poliției rutiere;
- ▶ Poliția cooperează larg cu APL pentru a-și exercita atribuțiile la un nivel local. Se pune accent deosebit pe această colaborare și se înțelege că calitatea serviciilor depinde de nivelul de cooperare în exercitarea atribuțiilor corespunzătoare.

Este la fel de important de menționat prevederile legii Nr. 91 din 05-04-2007 privind terenurile proprietate publică și delimitarea lor în procesul de realizare a PPP.

- ▶ Aceasta se referă la regimul juridic și descrie foarte clar noțiunile de administrare, concesiune, arendă, dare în folosință. Formele de administrare a terenurilor pot fi utilizate pe larg în gestionarea locurilor comune din curțile blocurilor multietajate și alte părți a orașului.

Pentru gestionarea spațiilor comune în curțile blocurilor multietajate ne vine în ajutor Legea Nr. 913 din 30-03-2000 condominiului în fondul locativ. Condominiul se constituie prin asocierea obligatorie a proprietarilor de bunuri imobiliare, amplasate pe un anumit teritoriu, din inițiativa proprietarilor, agențiilor teritoriale de privatizare sau autorităților administrației publice locale.

CADRUL NORMATIV LOCAL

- Strategia de dezvoltare a orașului Ștefan Vodă pe perioada anilor 2018-2022 aprobată prin decizia consiliului orășenesc nr.8/11 din 15.11.2017.
- Planul Urbanistic General al orașului Ștefan Vodă, aprobat de consiliul orășenesc în anul 2015.

Concluzii privind posibilitățile Primăriei de a îmbunătăți mobilitatea urbană în orașul Ștefan Vodă, în baza cadrul legal local

Strategia de Dezvoltare a orașului Ștefan Vodă pentru anii 2018 – 2022 reprezintă un document de planificare strategică integrată la nivel local, un mijloc esențial pentru factorii de decizie, pentru părțile interesate și, nu în ultimul rând, pentru cetățeni, unde sunt identificate cele mai bune soluții pentru creșterea calității vieții, prin asigurarea unui mediu sănătos pentru o dezvoltare durabilă pe termen mediu și lung în comunitate.

Totodată, documentul abordează îngust problemele locale, fără o analiză în baza cauzelor și efectelor, fără o varietate de opțiuni, punând în pericol durabilitatea acțiunilor planificate. Acest lucru se întâmplă datorită intervenției pe activități concrete și nu pe includerea în strategie a documentelor de Politici Publice locale. PP încă nu au devenit un instrument care să abordeze problemele complexe din localitate.

Planul Urbanistic General, alături de Regulamentul local de urbanism, sunt acte de autoritate ale administrației publice locale, pe baza cărora se eliberează certificate de urbanism și autorizații de construire pe teritoriul orașului Ștefan Vodă. Orașul Ștefan Vodă este împărțit în Unități Teritoriale de Referință și determină permisiunile și restricțiile în dezvoltarea urbană. Documentul este relevant și reprezintă un cadru normativ de referință pentru PPP „Mobilitatea Urbană”.



SCOPUL ȘI OBIECTIVELE PPP

- **Scopul prezentei propuneri de politică publică** este de a ordona și dezvolta mobilitatea urbană în or. Ștefan Vodă, oferind condiții confortabile și durabile pentru prezent și viitor;
- **Obiectivele generale ale propunerii de politică publică** este de a analiza situația prezentă, a identifica soluții realiste și eficiente, elabora recomandări strategice, a reduce treptat congestia și disconfortul, ordona și dezvolta infrastructura mobilității urbane;
- **Obiectiv specific 1:** Creșterea suprafețelor asfaltate și reparate, cu precădere în zonele UTR 1 și 3, cu reglementarea mai clară a duratei și modalității de parcare stradală;
- **Obiectiv specific 2:** Formularea unei viziuni a pe termen mediu și lung, în domeniul mobilității urbane și formelor alternative de transport de pasageri, cu planificarea bugetară multianuală corespunzătoare;
- **Obiectiv specific 3:** Introducerea schemelor și regulamentelor de parcare stradală și rezidențială, cu accent pe necesitățile funcționale ale locuitorilor, agenților economici și instituții publice;
- **Obiectiv specific 4:** Crearea schemelor de încurajare a ciclismului ca transport alternativ uzual;
- **Obiectiv specific 5:** Încurajarea creării și consolidării societății civile în domeniul transportului alternativ;
- **Obiectiv specific 6:** Încurajarea creării Asociațiilor de Coproprietate în Condominiu;
- **Obiectiv specific 7:** Formularea viziunii pe termen mediu și lung al APL cu privire la parcarile din curțile multietajate și dezvoltarea regulamentelor corespunzătoare;
- **Obiectiv specific 8:** Includerea reparației și construcției străzilor din curțile blocurilor multietajate în planificarea strategică și bugetară multianuală a APL.

OPȚIUNI DE REZOLVARE A PROBLEMEI

Opțiunile de rezolvare a problemei vor fi identificate și îndreptate, pentru a combate cauzele și efectele și, în același rând, vor fi luate în considerare domeniile de intervenție, care au fost identificate la descrierea problemei. Opțiunile conceptuale ale acestei politici vor fi descrise în 3 blocuri de recomandări, de la cele mai simple, care pot fi implementate ușor și rapid, până la cele mai radicale, care vor necesita mai mult timp și resurse.

Primul bloc de opțiuni

Congestia traficului, parcările stradale și calitatea drumurilor

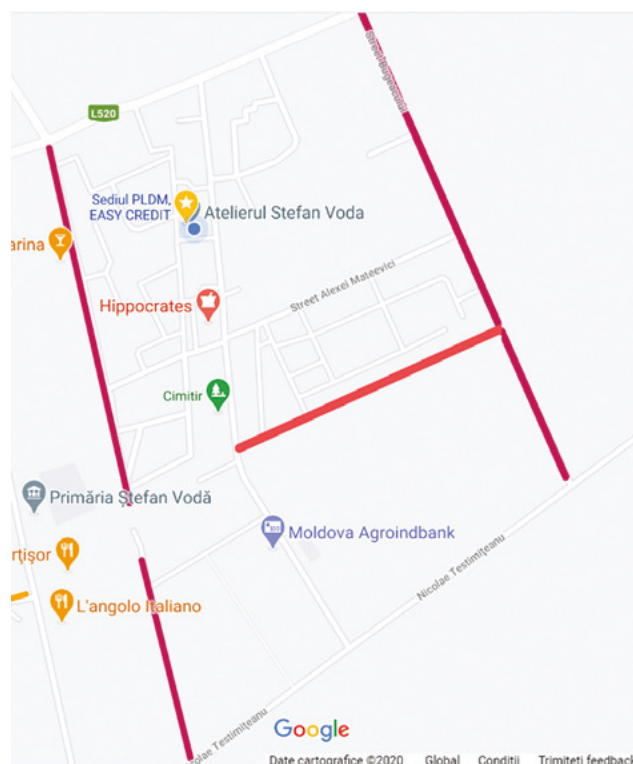
Opțiunea 1: A interveni radical (Bloc1_O1)

Reducerea aglomerației de mașini pe str. 31 August, prin reabilitarea drumurilor paralele, care se află în stare proastă. Construcția căilor suplimentare de legătură între străzile paralele cu str. 31 August.

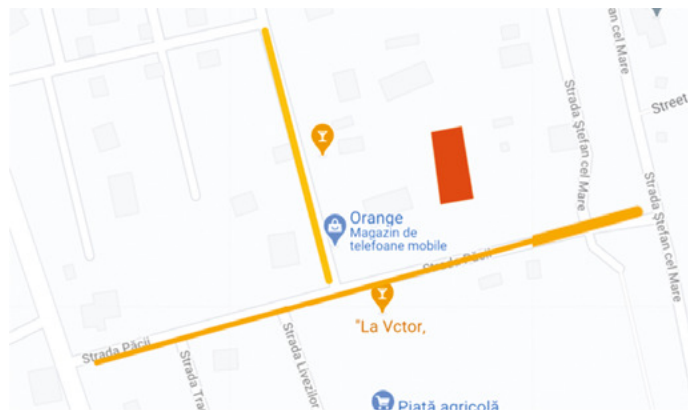
Spre exemplu: Reparația capitală a străzilor paralele (*str. Bugeacului, str. Constructorilor*) străzii 31 August și Grigore Vieru, construcția străzii de legătură dintre str. 31 August și Bugeacului pe lângă casa de cultură, casele nr. 4/1, 4/2, 6/1, 8/1, 10/1 de pe strada Mateevici și nr.14 de pe str. Bugeacului, prevăzând din start delimitarea suplimentară pe lățime a terenului, pentru a crea condiții pentru transportul alternativ.

Pentru descărcarea traficului se recomandă de a redirecționa direcția transportului de mașini pe unele străzi.

Spre exemplu: Propunerea de Politică Publică locală recomandă redirecționarea transportului motorizat într-o singură direcție pe strada 31 August, pe 2 benzi, până la str. Grigore Vieru - direcția spre centru. La fel se recomandă de a extinde în lățime strada Gr. Vieru, în baza unui studiu de fezabilitate, pentru a fluidiza mai bine transportul motorizat și nemotorizat. Se recomandă ca extinderea să fie făcută din pavaj, pentru pistă de ciclism, deoarece, în această regiune sunt multe rețele subterane și în caz de nevoie să se poată ușor demonta. Se recomandă ca extinderea să fie făcută din pavaj, pentru pistă de ciclism, deoarece, în această regiune sunt multe rețele subterane și în caz de nevoie să se poată ușor demonta. În același rând se propune identificarea unui teren sau acomodarea unui loc pentru amenajarea unei parcări suplimentare, pentru 20-50 mașini, în centrul orașului și adoptarea unei scheme și regulament de parcare în zonele aglomerate, cu limitare de timp.



Un alt exemplu: În zona pieței agricole, UTR -3, se recomandă redirectionarea transportului pe str. Păcii - direcția spre str. Florilor (până la str. Trandafirilor), fie invers. În acest caz, reparația străzii Trandafirilor, ar fi prioritară.



Ulterior delimitarea unui teren în această regiune între str. Alexandru cel Bun și Ștefan cel Mare, pentru construcția unei parări suplimentare, pentru 20-50 mașini.

La fel se recomandă redirectionarea transportului pe str. Alexandru cel Bun (începând cu ultima intersecție) - direcția spre str. Păcii.

Toate parările existente și viitoare ar trebui să dețină mai multe utilități conexe, inclusiv marcajul.

O recomandare specială este respectarea Planului Urbanistic General în cadrul elaborării planurilor de construcție și reparație a drumurilor sau reactualizarea PUG, după care să se întreprindă lucrări de construcție.

Opțiunea 2: A interveni parțial (Bloc1_O2)

APL adoptă decizii privind:

- restricționarea staționării transportului (*limitare în timp*), în locuri aglomerate (*centrul orașului și piața agricolă*) cu aplicarea regulamentului prin intermediul unor „inspectori de parcare”;
- marcarea parcarilor existente și dezvoltarea utilităților;
- introducerea schemelor/instalarea de panouri cu hărțile parcarilor orașului și regulamentelor de parcare stradală și rezidențială, cu accent pe necesitățile funcționale ale locuitorilor, agenților economici și instituțiilor publice;
- direcționarea transportului motorizat într-o singură direcție pe unele străzi aglomerate din oraș;
- punerea în funcțiune a mecanismului de informare, constrângeri și taxări („*Inspectori de parcare*”);
- lărgirea pragmatică a unor străzi aglomerate, pentru mărirea volumului de trafic și staționări, luând în calcul limitarea construcției numărului exagerat de parări în centrul orașului, pentru a nu afecta zonele verzi;
- dezvoltarea serviciilor cu plată, pentru staționarea transportului în centrul orașului și în zona pieței centrale comerciale;
- monitorizarea video a în locurile aglomerate.

Opțiunea 3: A nu interveni (Bloc1_O3)

O opțiune este de a nu interveni și de a continua monitorizarea procesului mobilității urbane prin intervenții administrative de rutină.

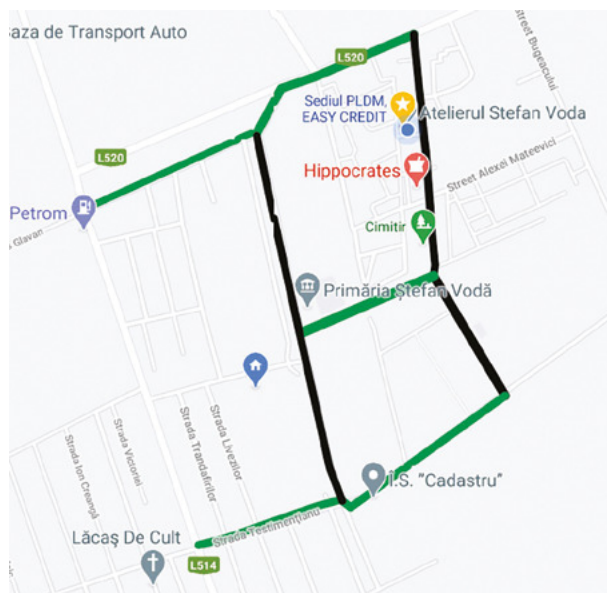
Al doilea bloc de opțiuni.

Transportul alternativ; biciclete, scutere, role.

Opțiunea 1: A interveni radical (Bloc2_O1)

Pentru ca locuitorii orașului, dar și oaspeții și turiștii să perceapă orașul ca unul ce abordează deosebit mobilitatea urbană și pentru siguranța transportului nemotorizat, se recomandă construcția și adaptarea unei rețele neîntrerupte pentru această categorie de mobilitate.

Spre exemplu, artera centrală pentru transport alternativ a orașului se recomandă să fie amplasată pe toată lungimea străzii Ștefan cel Mare, în locul trotuarului existent, sau pe o porțiune suplimentară delimitată al străzii, care va lega partea centrală a orașului cu partea caselor individuale. Pentru legătura cu sectorul individual se vor construi piste pentru transportul nemotorizat pe str. Testemițeanu, și str. Boris Glavan (până la str. Florilor). S-ar putea de studiat și posibilitățile de amenajare a unei piste de acest fel pe str. Păcii, luând în calcul că această stradă este aglomerată.



Pentru legătura cu sectorul blocurilor multietajate se vor amenaja piste neîntrerupte, pe străzile Testemițeanu, Libertății și Cetatea Albă făcând legătura cu str. 31 August și cu strada Gr. Vieru.

De exemplu, pe str. 31 August - în cazul direcționării transportului motorizat într-o singură direcție, spre centru, pe 2 benzi, atunci a treia bandă să fie dedicată transportului nemotorizat, în două direcții. Fie că trotuarul de pe partea școlii profesionale se transformă în pistă pentru cicliști, în două direcții (cu o delimitare neesențială, probabil), fie se păstrează destinația trotuarele și direcția mașinilor și se delimitează o porțiune suplimentară pe partea carosabilului pentru cicliști, în 2 direcții.

Se propune oferirea străzii Libertății statutului oficial de stradă pietonală pe toată lungimea, creând condiții de acces motorizat pentru câțiva agenți economici, care au nevoie de circulația transportului pe o porțiune din această stradă.

O recomandare pentru problema **incomodității locuitorilor orașului de la blocurile multietajate, de a deține bicicletele la domiciliu**, este încurajarea amenajărilor pentru parcuri închise sau deschise în curți (cu monitorizare video).



Opțiunea 2: A interveni parțial (Bloc2_O2)

Se recomandă dezvoltarea comunicării cu populația orașului, despre beneficiul mersului pe bicicletă și organizarea sistematică a festivalurilor, activităților și sărbătorilor consacrate modului sănătos de deplasare. Încurajarea creării și consolidării societății civile în domeniul transportului alternativ. Dezvoltarea, încurajarea și promovarea exemplilor de succes locale și externe.



Această opțiune încurajează APL să amenajeze o singură pistă pentru biciclete, role și scutere pe str. Libertății sau Ștefan cel Mare, de tip pilot. În zonele periculoase pentru bicicliști, în special în intersecții, se recomandă să fie instalate indicatoare de avertizare, pentru șoferii altui tip de transport. *De exemplu:* str. 31 August - Cetatea Albă, str. Chișinăului - Cetatea Albă, str. Testemițanu - Florilor, str. Libertății - str. Ștefan cel Mare.

Se recomandă încurajarea și motivarea agenților economici, de a amenaja parcuri pentru clienții care vin cu bicicleta, iar prestatorii de autoservice să se adapteze și pentru reparația bicicletelor (*servicii conexe*). Cu toate că aceste servicii se vor dezvolta, dacă vor exista piste amenajate și numărul cicliștilor va crește.

Opțiunea 3: A nu interveni (Bloc2_O3)

Această opțiune prevede de a nu întreprinde nimic radical și parțial. În acest caz, intervențiile se vor axa pe monitorizare și intervenții de rutină. Organizarea în continuare a evenimentelor consacrate zilei „O zi fără mașini” și a altor activități tradiționale orașului.

Al treilea bloc de opțiuni.

Lipsa parcărilor și drumurile stricate în curțile blocurilor multietajate.

Opțiunea 1: A interveni radical (Bloc3_O1)

Se recomandă să fie aprobat un *regulament de organizare și funcționare a sistemului de parcare*. Documentul trebuie să conțină o diversitate de reglementări care ar crea condiții juridice pentru lichidarea cauzelor și efectelor acestei probleme. Este important de clarificat tipul de **parcare de reședință**, destinată utilizării de locuitorii blocurilor multietajate, dar și alte tipuri de parcare din oraș.



Pentru elaborarea regulamentului de mai sus este necesară efectuarea inventarierii situației din curți, cu privire la parcare. De asemenea trebuie de studiat regulamentele similare din alte țări și de preluat conceptele de interes și de elaborat un plan general de amenajare a parcărilor pentru locatari în curți și în afara acestora.

De exemplu: „Parcarea autovehiculelor pe căile de circulație este permisă numai cu avizul unei comisii speciale a primăriei în colaborare cu autoritățile de specialitate. Spațiile în care se permite parcare vor fi identificate prin marcaje speciale.”

O recomandare a acestei opțiuni este de a încuraja oamenii de la blocuri de a se asocia și gestiona proprietățile comune (în cazul dat cu referire la parcare). Pentru aceasta se va edifica **o curte - pilot**, cu imprejmuire, cu administrare în condominiu, cu parcare exemplare pentru mașini și biciclete, cu acces ordonat al transportului de tranzit, cu monitorizare video, cu fațadă stilată a blocurilor și alte utilități.

Se recomandă să se instaleze indicatoare de restricționare a accesului mașinilor de mare tonaj pe drumurile de acces în curți, dar și pe alte drumuri din oraș, conform unei analize suplimentare.

Opțiunea 2: A interveni parțial (Bloc3_O2)

Să se utilizeze constrângeri administrative pentru locatarii care parchează neregulamentar. Să se oficializeze parcarile construite cu permisiunea consiliului orașenesc, prin act de recepționare a lucrărilor. Să se repare drumurile de acces în curți cu respectarea standardelor corespunzătoare (*sistem de drenaj, nivelări*).

Opțiunea 3: A nu interveni (Bloc3_O3)

Nu se intervine în problema drumurilor și parcărilor din curțile blocurilor multietajate, decât prin utilizarea procedurii tradiționale de permisiuni și lucrărilor de construcție, planificate în strategia de dezvoltare a or. Ștefan Vodă.

ANALIZA OPȚIUNILOR

Primul bloc de opțiuni se referă la congestia traficului, parcări stradale și calitatea drumurilor.

(Bloc1_O1)

Necesită costuri mari, au un impact economic, de mediu și social sporit, dar cu o perioadă de implementare de lungă durată. Abordează cauzele - **CTPD_C1, CTPD_C2, CTPD_C3, CTPD_C4**.

**RECOMANDATĂ
DE EXPERTI**

(Bloc1_O2)

Au un impact administrativ. Costuri mici cu o eficacitate scăzută. Nu abordează cauzele - **CTPD_C1, CTPD_C4**. Într-o oarecare măsură abordează cauza - **CTPD_C2**.

(Bloc1_O3)

Opțiunea de a nu întreprinde nimic, nu atacă majoritatea cauzelor și efectelor.

Al doilea bloc de opțiuni se referă la *transport alternativ; biciclete, scutere, role*.

(Bloc2_O1)

Necesită costuri mari, au un impact social sporit, de mediu și economic, dar cu o perioadă de implementare de lungă durată. Abordează cauzele - **CTA_C1, CTA_C2, CTA_C3, CTA_C4, CTA_C5**.

**RECOMANDATĂ
DE EXPERTI**

(Bloc2_O2)

Această opțiune se referă mai mult la comunicarea cu oamenii, implicând în acest proces Societatea Civilă, pentru a încuraja mersul pe biciclete, utilizarea ciclismului în calitate de transport local și asocierea în cluburi sportive de ciclism. Abordează cauzele - **CTA_C3, CTA_C4** și **CTA_C5**.

(Bloc2_O3)

Opțiunea de a nu întreprinde nimic, nu atacă nici una din cauzele propunerii de politici publice.

Al treilea bloc de opțiuni se referă la *lipsa parcarilor și drumurile stricate în curțile blocurilor multietajate*.

(Bloc3_O1)

Această opțiune se referă la ordonarea juridică și spațială a parcarilor, existente și viitoare. **Costurile sunt mici**. Crează o viziune comună a locatarilor și APL, stabilește reguli de joc clare pentru ambele părți, cu **efect mare**. Are un **impact administrativ** și o **perioadă de implementare medie**. În general opțiunea atacă toate cauzele - **PDC_C1, PDC_C2, PDC_C3, PDC_C4**.

**RECOMANDATĂ
DE EXPERTI**

(Bloc3_O2)

Constrângeri, statut oficial de parcare, drumuri în curți calitative. Această opțiune suportă cheltuieli mari, ce ține de drumuri de acces. Are impact administrativ, social și fiscal. Are o perioadă de implementare pe termen lung. Atacă parțial cauzele - **PDC_C2, PDC_C3, PDC_C4**.

RECOMANDĂRI ADIȚIONALE

Se recomandă organizarea dezbaterilor și consultărilor publice pe deciziile importante legate de congestia traficului, transportul alternativ, parcările stradale, transportul public. De asemenea, se sugerează efectuarea studiilor de fezabilitate performante, pe termen mediu și lung, în domeniul dezvoltării continue a mobilității urbane și transportului motorizat de pasageri, cu planificarea bugetară multianuală corespunzătoare.

MONITORIZAREA POLITICII PUBLICE

În cadrul realizării proiectului s-a reușit să se constituie un panel de bază din 24 persoane, care a devenit o echipă reprezentativă și instruită, și care a contribuit la elaborarea incluzivă a 3 Propuneri de Politici Publice (PPP), pentru guvernarea locală. Activitățile din proiect au ținut să echilibreze componența panelului de bază al proiectului, încât acesta să poată funcționa mai bine și să reprezinte cât mai complet grupuri importante din localitate. S-a ținut cont și de formarea ulterioară a subgrupurilor tematice în cadrul panelului de bază (3 subgrupuri x 8 persoane), astfel ca fiecare subgrup să aibă un număr suficient de reprezentanți.

În continuare, panelul de bază al proiectului va monitoriza interesul și aplicabilitatea Propunerii de Politică Publică în domeniul Mobilității Urbane, de către administrația publică locală din or. Ștefan Vodă.

Descrierea desfășurată a problemei mobilității urbane, în actualul document, oferă posibilitatea dezvoltării lui în timp. Este una din primele politici locale elaborate, de aceea s-ar putea să nu acopere întreg spectru de subiecte. Membrii echipei vor avea posibilitatea să contribuie și la acest proces de îmbunătățire. La fiecare 6 luni se vor organiza sesiuni de monitorizare și evaluare a progresului prin rapoarte intermediare:

Criteria

- relevanța documentului de politici publice și a opțiunilor incluse;
- gradul de realizare a obiectivelor (*efectivitatea*);
- modul de utilizare a mijloacelor bugetare alocate (*eficiența*);
- capacitatea de a produce efecte de durată (*durabilitatea*);
- impactul documentului de politici publice, estimat în cadrul evaluării finale.

Structura rapoartelor

- sumar executiv (*descrierea scopului și obiectivelor documentului de politici publice evaluat, rezultatele obținute în procesul de implementare, concluziile și recomandările principale*);
- introducere (*descrierea succintă a documentului de politici publice evaluat, a scopului evaluării, a metodelor de evaluare și a constrângerilor în procesul de evaluare*);
- constatări (*prezentarea detaliată a rezultatelor evaluării, în conformitate cu criteriile de relevanță, eficacitate, eficiență, durabilitate și, în cazul evaluării finale, impact al documentelor de politici publice*);
- concluzii (*descrierea succintă a concluziilor făcute în baza evaluării*);
- recomandări (*descrierea activităților recomandate pentru îmbunătățirea documentului de politici publice, în cazul evaluării intermediare*).

După expirarea termenului de implementare a documentelor de politici publice, acestea sunt considerate nule, dacă nu sunt stabilite prevederi exprese cu privire la extinderea termenului acestora.



Dezvoltarea
Societății Civile
la nivel local în RM



Această publicație a fost realizată cu sprijinul financiar al Uniunii Europene.
Conținutul său este responsabilitatea exclusivă a proiectului
„Fabrica de politici publice – prin reprezentare civică, scoatem din sertare strategiile de dezvoltare”
și nu reflectă neapărat punctele de vedere ale Uniunii Europene.

