

PLAN URBANISTIC GENERAL — MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Studiu de Fundamentare privind Organizarea Circulațiilor și a Transporturilor

CUM CIRCULĂM ÎN CHIȘINĂU?

CE NE PROPUNEM PENTRU VIITOR

Rezumat pentru cetățeni | Versiunea 4, mai 2026 | Document public

Despre ce este vorba?

Primăria Municipiului Chișinău actualizează Planul Urbanistic General (PUG) — documentul care stabilește cum se dezvoltă orașul pentru următorii ani. Unul dintre studiile de bază analizează **cum ne deplasăm în Chișinău** și ce trebuie făcut pentru ca traficul, transportul public, pistele de biciclete și parcărilor să funcționeze mai bine.

Această pagină rezumă principalele concluzii și propuneri în limbaj accesibil.

1. Chișinăul în cifre — situația actuală

Câteva date care arată de ce mobilitatea urbană este o problemă urgentă pentru capitală:

5×

supraîncărcare

Numărul de mașini depășește de 5 ori capacitatea pentru care a fost proiectată rețeaua stradală

50.000

locuri de parcare

Față de o cerere de 273.000 de locuri — un deficit de peste 220.000

0

centură funcțională

Singurul drum de ocolire (M14) este în stare avansată de degradare

35–40%

creștere suburbii

Populația din Durlești, Codru, Stăuceni a crescut fără infrastructură de transport adecvată

<15%

realizat din PUG 2007

Din proiectele de mobilitate prevăzute acum 18 ani, mai puțin de 15% au fost implementate

96,5%

ar folosi bicicleta

Dintre cetățenii chestionați ar merge cu bicicleta dacă ar exista o infrastructură sigură

2. Ce s-a realizat din planurile din 2007?

PUG-ul anterior (aprobat în 2007) conținea proiecte importante de transport. Iată care e situația lor astăzi:



Modernizarea flotei de transport public

Realizat parțial — flota a fost reînnoită parțial, dar rămâne insuficientă. Continuă prin PMUD 2026.



Sistem de plată electronică (e-Ticketing)

Prevăzut din 2008–2015, încă nefinalizat complet. Acum este prioritate urgentă în PMUD.



Benzi dedicate transportului public

Implementate parțial pe unele artere. Extinderea rămâne prioritate.



Drum de centură (inel de ocolire)

Cel mai important eșec al PUG 2007. Singurul drum de ocolire (M14) este degradat. Proiectul este reluat acum cu finanțare BERD/BEI.



Parcări de tip Park & Ride la intrările în oraș

Nerealizate. Există o singură parcare P&R operațională (72 locuri). Se planifică 5 centre noi.



Piste de biciclete

Realizate parțial, dar fără continuitate. Pistele se opresc brusc și nu conectează cartierele.

3. Principalele probleme de mobilitate identificate



Trafic sufocat în centru

Toate drumurile converg spre centrul orașului. Fără centură ocolitoare, mașinile nu au alternativă.



Criză de parcare

Lipsește 220.000 de locuri de parcare. Mașinile ocupă trotuarele și spațiile verzi.



Transport public insuficient

Rețeaua e de 2× mai mică față de standard european. Orare neregulate, stații nemodernizate.



Piste de biciclete fără continuitate

Pistele existente se întrerup brusc. Nu există o rețea coerentă prin care să traversezi orașul.



Trotuare blocate și nesigure

Mașinile parcate pe trotuar fac deplasarea pietonilor dificilă și periculoasă.



Suburbii fără transport metropolitan

Durlești, Codru, Stăuceni cresc rapid, dar nu au tren suburban sau conexiune de transport public eficientă.



Zona cea mai afectată

Coridorul Albișoara — Testemițeanu — Calea Orheiului concentrează cel puțin 5 proiecte imobiliare mari aprobate după 2007, toate pe artere deja suprasolicitate — fără ca vreunul să fi evaluat impactul cumulativ asupra traficului.

4. Ce propunem pentru Chișinăul viitorului?

Studiul propune 64 de măsuri integrate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). Iată cele mai importante:

1	Drum de centură funcțional (inel de ocolire) Proiect City Belt, finanțat de BERD și BEI — va descongasta centrul orașului de traficul greu și de tranzit.	2024–2026
2	Autobuze electrice rapide (BRT) pe coridorul principal Coridoare rapide cu autobuze mari și benzi dedicate — transport mai rapid și mai curat.	2025–2027
3	5 parări de tip Park & Ride la intrările în oraș Lași mașina la marginea orașului și continui cu transportul public — rapid și accesibil ca preț.	2025–2026
4	Tren suburban / metrou ușor spre suburbii Legătură feroviară rapidă între Chișinău și localitățile satelit — Durlești, Stăuceni, Grătiești.	2027–2030
5	Rețea de piste de biciclete segregate — 40 km	2025–2027

	Piste separate de traficul auto, conectate între ele, cu sistem de bike-sharing în stații fixe.	
6	Parcare cu plată inteligentă în zona centrală Sistem digital de management al parcarilor — mai puține mașini care circulă în căutarea unui loc liber.	2024–2025
7	Zone școlare sigure (viteză 30 km/h) Reducerea vitezei și amenajări speciale în jurul școlilor și grădinițelor.	2024–2026
8	Pietonalizarea zonei centrale Mai mult spațiu pentru oameni, mai puțin pentru mașini în inima orașului.	2025–2028

5. Ce înseamnă asta pentru cartierele orașului Chișinău?

PUG actualizat va introduce reguli noi care protejează cetățenii de efectele construirii necontrolate:

✓	Orice bloc nou de apartamente va fi obligat să includă parări subterane sau supraetajate Nu mai este permisă construirea de ansambluri rezidențiale care aruncă mașinile pe stradă.
✓	Proiectele imobiliare mari pe artere aglomerate vor fi evaluate pentru impactul traficului Nu se mai poate autoriza un cartier nou pe o stradă deja blocată fără un studiu de impact.
✓	Orice lucrare de reabilitare stradală va include obligatoriu bandă pentru biciclete Când se repară o stradă principală, se amenajează și pista de biciclete.
✓	Amplasamentele pentru Park & Ride și noduri de transport vor fi rezervate și protejate Nu vor mai putea fi folosite pentru altceva — nici blocuri, nici magazine.