

PLAN URBANISTIC GENERAL — MUNICIPIUL CHIȘINĂU

Ce au spus chișinăuienii despre orașul lor

ȘI CE S-A FĂCUT CU RĂSPUNSURILE LOR

Studiu sociologic — Prezentare succintă pentru cetățeni | octombrie 2025 | Document public

Despre ce este vorba?

În august și septembrie 2025, Primăria Municipiului Chișinău a invitat locuitorii să spună ce cred despre orașul lor: ce funcționează, ce nu, și cum ar trebui să arate Chișinăul peste 15–20 de ani. Chestionarul a fost completat de 394 de persoane.

Această pagină rezumă ce au răspuns — și, la final, arată unde s-au regăsit acele răspunsuri în propunerile Planului Urbanistic General. Pentru că o consultare care nu se vede în decizie nu este o consultare.

Un lucru important despre aceste cifre

Chestionarul a fost online și deschis oricui a vrut să răspundă. Asta înseamnă că rezultatele arată ce cred cele 394 de persoane care au participat, nu întregul oraș. Cei care au răspuns sunt în majoritate tineri și cu studii superioare — vârstnicii și persoanele fără acces la internet sunt mai puțin reprezentați.

De aceea, cifrele de mai jos arată direcții și priorități clare, dar nu proporții exacte la nivelul întregii populații. Ele au fost folosite împreună cu măsurătorile tehnice — trafic, rețele, locuire — nu în locul lor.

1. Ce îi deranjează cel mai mult pe chișinăuieni

Traficul domină clar toate celelalte probleme — și o face consistent, indiferent de cum a fost pusă întrebarea:

87%

Traficul din zona în care locuiesc este o problemă gravă

Jumătate dintre respondenți au menționat traficul ca principala problemă a orașului, iar 87% îl resimt ca grav chiar în cartierul lor.

84%

Sunt nemulțumit de prețul locuințelor și al chirilor

Este cel mai prost evaluat aspect din tot chestionarul — doar 2% dintre respondenți s-au declarat mulțumiți.

83%

Mașinile parchează oriunde, inclusiv pe trotuare

Aproape nouă din zece persoane semnalează același lucru: lipsa unor reguli aplicate pentru parcare afectează deplasarea tuturor, inclusiv a șoferilor.

70%

Orașul nu este potrivit pentru persoanele cu dizabilități

Trotuare inaccesibile, treceri neamenajate, clădiri publice greu de accesat — o problemă care va deveni tot mai importantă pe măsură ce populația îmbătrânește.

60%

Nu simt că pot participa cu adevărat la deciziile orașului

Și 56% cred că implicarea lor nu ar avea impact real. Este constatarea care justifică de ce această consultare trebuie să arate rezultate concrete.

56%

Poluarea aerului este o problemă gravă unde locuiesc

Cel mai afectat sector este Rîșcani, cu 68%. Zgomotul este semnalat de 48%, iar depozitarea necorespunzătoare a gunoiului de 49%.

2. Ce funcționează bine — pentru că și asta contează

Nu toate răspunsurile au fost critice. Trei domenii au primit evaluări majoritar pozitive:



Iluminatul public — 58% evaluări pozitive

Cel mai bine evaluat serviciu public al orașului, apreciat inclusiv în suburbii.



Viața culturală — 57% evaluări pozitive

Teatre, muzee, evenimente — o resursă pe care locuitorii o recunosc și o folosesc.



Rețelele de apă, canalizare și energie — 51% evaluări pozitive

Utilitățile de bază sunt percepute ca funcționale și stabile, spre deosebire de gestionarea deșeurilor.

3. Nu toate cartierele au aceleași probleme

Răspunsurile arată trei realități urbane diferite, care au nevoie de soluții diferite:

Buiucani, Centru, Ciocana, Rîșcani — orașul congestionat

Trafic intens, lipsă de parcuri, poluare și zgomot. Centrul are cel mai bun acces la servicii, dar resimte cel mai intens disconfortul circulației. Rîșcani are cele mai proaste evaluări pentru calitatea aerului din tot municipiul.

Ce s-a propus: decongestionare, benzi dedicate transportului public, plantare de arbori și parcuri de proximitate.

Botanica — orașul echilibrat, dar sub presiune

Locuitorii apreciază peste medie spațiile verzi, parcurile și facilitățile sportive. Traficul, parcare și prețul locuirii rămân însă evaluate negativ.

Ce s-a propus: protejarea caracterului rezidențial prin reguli clare de înălțime și densitate, plus conectarea spațiilor verzi existente într-o rețea.

Suburbiile — liniștite, dar izolate

Iluminatul, utilitățile și curățenia sunt evaluate pozitiv. Dar 51% semnalează acces limitat la transport public și 45% la școli și grădinițe. Dintre navetătorii care vin zilnic în oraș, 58% o fac cu mașina personală.

Ce s-a propus: transport public extins spre suburbii, parcuri park & ride la intrările în oraș și un bilet unic valabil pe tot traseul.

4. Cum îşi doresc chişinăuienii oraşul peste 15–20 de ani

Întrebarea despre principiile care ar trebui să ghideze dezvoltarea oraşului a primit răspunsuri surprinzător de coerente:

50% mobilitate durabilă Nu doar drumuri mai late, ci un sistem complet: transport public, piste, mers pe jos	37% râul Bîc şi spaţii verzi Revitalizarea Bîcului şi parcuri în toate cartierele, nu doar în centru	30% servicii aproape de casă Acces rapid la şcoli, medici şi servicii publice de calitate
28% oraş durabil şi rezilient Eficienţă energetică şi adaptare la schimbările climatice	27% legături cu suburbiile Chişinăul şi localităţile din jur, planificate împreună	26% fostele zone industriale Reconversia platformelor neutilizate în cartiere şi spaţii noi

Observaţia cea mai importantă a studiului

Locuitorii fac o distincţie clară între ce îi deranjează acum şi cum îşi doresc oraşul în viitor. Pe termen scurt cer drumuri şi parcări; pe termen lung cer mobilitate durabilă şi un oraş mai verde.

Aceasta nu este o contradicţie, ci o aşteptare rezonabilă: soluţiile de urgenţă nu trebuie să compromită obiectivele pe termen lung. Un P.U.G. bine făcut le sincronizează.

5. Unde s-au regăsit (sau se vor regăsi) răspunsurile în Planul Urbanistic General

Aceasta este partea care contează cel mai mult. Fiecare direcţie cerută de locuitori a fost preluată în studiile tehnice ale P.U.G. şi transformată în propuneri concrete:

Ce au cerut locuitorii	Ce prevede P.U.G. actualizat
Mobilitate durabilă (50%) — transport public, piste, mai puţină dependenţă de maşină	Coridoare rapide de autobuze (BRT) cu benzi dedicate; reţea de piste velo segregate; cinci parcuri park & ride la intrările în oraş; sistem de management al parcării în zona centrală
Maşinile să nu mai parcheze pe trotuare (83%)	Normă obligatorie de locuri de parcare pentru orice ansamblu rezidenţial nou; reglementarea parcării cu plată diferenţiată în zonele centrale
Revitalizarea Bîcului şi spaţii verzi în toate cartierele (37%)	Renaturalizarea râului Bîc ca axă verde urbană; coridoare ecologice continue delimitate în planşele P.U.G.; parcuri de proximitate la maximum 10 minute de mers pe jos
Legături mai bune cu suburbiile (27%)	Tren suburban către localităţile componente; coridoare rezervate pentru infrastructura metropolitană; mecanism de cooperare între Chişinău şi primăriile din jur
Locuinţe accesibile (22%) şi nemulţumirea privind preţurile (84%)	Programe de locuinţe accesibile pentru tineri şi familii; reabilitarea termică a blocurilor vechi; diversificarea tipurilor de locuinţe construite
Reconversia fostelor zone industriale (26%)	Transformarea platformelor industriale abandonate în cartiere mixte, cu obligaţia investigării solului înainte de autorizarea locuinţelor
Un oraş accesibil pentru toată lumea (70% îl consideră nefavorabil persoanelor cu dizabilităţi)	Proiectare integrată a infrastructurii publice; reabilitarea trotuarelor şi trecerilor de pietoni; accesibilitate obligatorie în transportul public
Transparenţă şi participare reală (60% simt că nu pot participa)	Raport anual public de implementare a P.U.G., cu indicatori măsurabili; platformă online de urmărire a proiectelor; ateliere participative la nivel de cartier

Ce nu a fost preluat și de ce

Nu toate solicitările pot deveni prevederi de P.U.G. Planul urbanistic reglementează utilizarea terenului și condițiile de construire — el nu poate stabili tarife de transport, nu poate angaja personal medical și nu poate schimba modul de funcționare a instituțiilor.

Solicitățile privind funcționarea administrației (12%) sau calitatea serviciilor medicale au fost transmise ca recomandări către politicile sectoriale ale Primăriei, nu ca reglementări urbanistice.