

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

PLAN URBANISTIC GENERAL

Municipiul CHIȘINĂU



STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI
DOLEANȚELOR
LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

VERSIUNEA 2

octombrie 2025

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

COLECTIV ELABORARE:

LIDER CONSORTIU:

Arhicon București
Arh. Nicu Moldovan

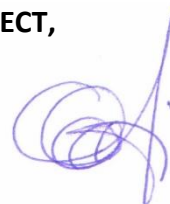


ASOCIAȚI:

**UAUIM-CCPEC București, I.M.P. CHIȘINĂU PROIECT,
UTM-FUA Chișinău**

Coordonator proiect PUG:

prof.,emerit dr.,arh., Florin MACHEDON
(UAUIM-CCPEC București)



Șef proiect PUG:

lect.,dr., urb.-dipl., Mihai MOȚCANU-DUMITRESCU
(UAUIM-CCPEC București)

Elaborare studiu:

soc. Anca POP, soc. Alexandru Ioan TOTH



Verificat:

conf.,univ.,dr. șt. ing., Olga HAREA
(UTM-FUA Chișinău)





ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ SI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Cuprins

A. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT	5
1. INTRODUCERE.....	5
1.1. Obiectivele studiului.....	5
1.2. Metodologia și limitele studiului	5
B. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE	7
2. PORTRETUL GENERAL AL ORAȘULUI	7
2.1. Satisfacția și atașamentul locuitorilor	7
2.1.1. Satisfacția generală cu viața urbană	7
2.1.2. Evaluarea pe domenii specifice	7
2.1.3. Variații teritoriale și socio-demografice	9
2.2. Percepția atractivității pentru diverse categorii sociale	10
2.3. Încredere și participare civică	11
3. DISFUNCȚIONALITĂȚI URBANE	13
3.1. Agenda problemelor: ierarhii și percepții	13
3.1.1. Ierarhia problemelor la nivel municipal	13
3.1.2. Severitatea problemelor la nivel local	14
3.1.3. Variații teritoriale și socio-demografice	15
3.1.4. Soluții propuse de locuitori	15
3.2. Mobilitatea urbană: comportamente și bariere	17
3.2.1. Structura deplasărilor și dependența de automobil	17
3.2.2. Fluxuri periurbane și presiunea metropolitană	17
3.2.3. Bariere percepute în mobilitate	19
3.2.4. Implicații pentru planificarea mobilității	20
3.3. Locuirea: costuri, calitate și intenții de migrație	20
3.3.1. Atașamentul locuitorilor și intențiile de relocare	20
3.3.2. Motivele intenției de relocare	21
3.3.3. Implicații pentru politicile de locuire	22
4. DIRECȚII DE DEZVOLTARE	24
4.1. De la probleme la soluții: propunerile locuitorilor	24
4.2. Prioritățile investiționale	24
4.3. Principiile directoare pentru dezvoltarea urbană	25
4.4. Sinteza viziunii locuitorilor: convergențe și implicații	27
4.4.1. Tripla convergență: probleme - soluții - principii	27
4.4.2. Diferențe între urgență și viziune strategică	27
4.4.3. Recomandări pentru Planul Urbanistic General	27
C. CONCLUZII - EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE	29
5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	29
5.1. Constatări principale	30
5.2. Disfuncționalități majore	31
6. PRIORITĂȚI	33
6.1. Recomandări finale pentru actualizarea PUG	35
ANEXE	37



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Listă figuri

Fig. 1. Satisfacția locuitorilor față de municipiul Chișinău	7
Fig. 2. Evaluarea situației municipiului Chișinău din perspectiva unor aspecte ce țin de infrastructură și calitatea serviciilor publice	7
Fig. 3. Evaluarea situației municipiului Chișinău din perspectiva unor aspecte ce țin de infrastructură și calitatea serviciilor publice (continuare)	8
Fig. 4. Aprecierea orașului ca mediu favorabil pentru diverse categorii sociale	10
Fig. 5. Atitudinile locuitorilor față de implicarea și participarea în deciziile locale	11
Fig. 6. Principalele probleme ale municipiului Chișinău în opinia locuitorilor	13
Fig. 7. Evaluarea problemelor din zona de locuire	14
Fig. 8. Propunerile locuitorilor pentru îmbunătățirea și dezvoltarea zonei în care locuiesc	16
Fig. 9. Frecvența utilizării modurile de deplasare a populației la ultimele 10 deplasări în afara locuinței	17
Fig. 10. Deplasare populației în afara localității	18
Fig. 11. Deplasarea populației dinspre suburbii spre oraș	18
Fig. 12. Bariere percepute în mobilitate	19
Fig. 13. Atașamentul locuitorilor față de municipiul Chișinău	20
Fig. 14. Motivele intenției de relocare	21
Fig. 15. Percepția asupra priorităților de dezvoltare ale municipiului Chișinău	25
Fig. 16. Percepția asupra principiilor care ar trebui să ghideze dezvoltarea municipiului Chișinău	26

Listă tabele

Tabel 1. Caracteristicile socio-demografice ale eșantionului de populație	37
Tabel 2. Indicele satisfacției nete față de aspecte privind infrastructura și serviciile publice din municipiul Chișinău, deagregat la nivel de sector	39
Tabel 3. Indicele satisfacției nete față de aspecte privind infrastructura și serviciile publice din municipiul Chișinău, deagregat pe caracteristici socio-demografice	40
Tabel 4. Percepția severității problemelor - % destul + foarte gravă, la nivel de sector	40



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

A. DELIMITAREA OBIECTULUI STUDIAT

1. INTRODUCERE

Studiul de față furnizează o analiză detaliată a percepțiilor, opiniilor și preferințelor locuitorilor municipiului Chișinău, concentrându-se asupra problemelor cu care se confruntă orașul și necesităților sale de dezvoltare. Informațiile utilizate provin dintr-o anchetă sociologică realizată în rândul populației adulte din municipiu, ceea ce permite conturarea unei imagini cuprinzătoare a situației actuale, precum și a priorităților de dezvoltare identificate de către rezidenți.

Planul Urbanistic General (PUG) reprezintă principalul instrument legal de stabilire și reglementare a direcțiilor de dezvoltare a unei localități. Acesta nu trebuie să se limiteze la aspectele tehnice sau economice, ci să integreze și interesele, nevoile și aspirațiile populației. În acest context, analiza prezentată pune accent pe identificarea percepțiilor colective asupra disfuncționalităților existente și asupra priorităților de intervenție la nivelul municipiului Chișinău.

Prin înțelegerea acestor percepții și priorități, se urmărește elaborarea unui plan de dezvoltare urbană adaptat realităților locale, care să răspundă eficient nevoilor comunității și să contribuie la creșterea calității vieții locuitorilor.

1.1. Obiectivele studiului

“Studiu sociologic privind cunoașterea necesităților și doleanțelor locuitorilor privind dezvoltarea urbană a orașului Chișinău” a fost realizat în cadrul proiectului de reactualizare a Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău și își propune identificarea opțiunilor și nevoilor populației în legătură cu dezvoltarea urbană a capitalei Republicii Moldova.

Principalele obiective ale anchetei sociologice la nivelul populației au fost:

- ≡ Măsurarea gradului de satisfacție și a atașamentului locuitorilor față de municipiul Chișinău;
- ≡ Identificarea agendei populației prin prisma percepției celor mai importante probleme cu care se confruntă municipiul Chișinău;
- ≡ Evaluarea situației municipiului Chișinău, din perspectiva populației, în ce privește infrastructura, calitatea vieții și accesul la servicii;
- ≡ Evaluarea populației asupra situației din zona de locuire și identificarea principalelor priorități de dezvoltare la nivelul acesteia;
- ≡ Identificarea din perspectiva populației a principalelor priorități de dezvoltare ale municipiului Chișinău și ale principiilor care ar trebui să ghideze dezvoltarea.

1.2. Metodologia și limitele studiului

Studiul sociologic la nivelul populației a fost proiectat și implementat în forma unei anchete prin sondaj online pe baza unui chestionar standardizat. Populația țintă a fost reprezentată de toți locuitorii cu vârsta peste 18 ani din municipiul Chișinău care au acces la Internet. Chestionarul online a fost disponibil public spre completare în perioada 6 august – 5 septembrie 2025, și a fost accesat în total de 756 de persoane. Dintre acestea în eșantionul final au fost incluse 394 persoane care au completat un chestionar valid, respectiv care au răspuns la cel puțin 85% din întrebările din chestionar. Pentru a crește gradul de participare la sondaj, linkul către chestionarul online a fost promovat de



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Primăria municipiului Chișinău în rândul populației prin canalele proprii de comunicare, precum și de către autorii studiului prin intermediul media sociale.

Fiind un sondaj online, principala limită constă în faptul că eșantionul nu este unul probabilistic, reprezentativitatea lui nu poate fi calculată și în consecință rezultatele nu pot fi extrapolate la nivelul întregii populații a municipiului Chișinău. Spre deosebire de un sondaj față-în-față, în sondajele online sunt de obicei subreprezentate persoanele în vârstă și cele cu un statut socio-economic inferior (nivel redus de educație, venituri mici, aparținând unor grupuri dezavantajate) care folosesc în mai mică măsură Internetul comparativ cu persoanele tinere, cu nivel ridicat de educație și active pe piața muncii. Accesul la sondaj a fost unul public, deschis oricui interesat și dispus să aloce 10 minute pentru a completa chestionarul online. Din acest fapt derivă o altă limită a studiului care constă în ceea ce se numește "auto-selectivitate", respectiv respondenții au ales singuri să participe la sondaj. În practică acest fapt poate induce anumite efecte sistematice care nu pot fi controlate și care sunt determinate de faptul că este foarte probabil ca cei care aleg să răspundă la chestionar să difere de cei care nu răspund (de exemplu cei care răspund pot fi mai nemulțumiți de situația asupra căreia se chestionează, sau sunt persoane mai implicate civic decât cele care nu răspund).

Profilul socio-demografic al eșantionului pe baza căruia s-a realizat analiza este prezentat în Tabelul 1 din Anexă.

Dincolo de aceste limite, inerente oricărui sondaj online, datele au însă un grad foarte ridicat de consistență internă, analiza răspunsurilor oferite de participanți reproducând situația actuală a orașului într-un mod coerent, în care lucrurile se leagă între ele în mod logic și oferind informații extrem de utile în ce privește direcțiile de acțiune pe care locuitorii și le-ar dori ca orașul lor să le urmeze.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

B. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

2. PORTRETUL GENERAL AL ORAȘULUI

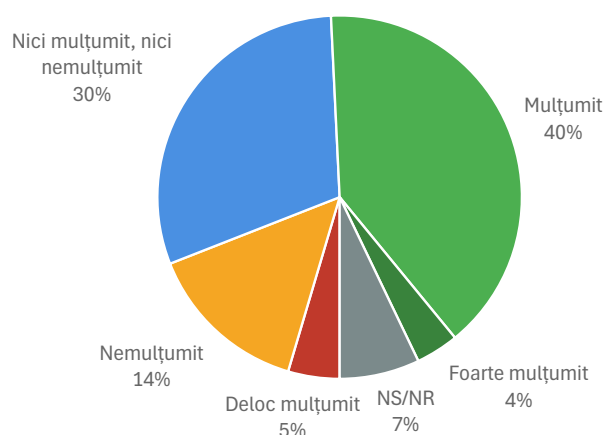
Acest capitol prezintă imaginea de ansamblu a modului în care locuitorii percep viața în municipiul Chișinău, concentrându-se pe trei dimensiuni fundamentale: nivelul de satisfacție față de condițiile de locuire, gradul de atractivitate al orașului pentru diverse categorii sociale și încrederea în mecanismele de participare civică. Aceste dimensiuni oferă contextul necesar pentru înțelegerea problemelor specifice și a priorităților de dezvoltare analizate în capitolele următoare.

2.1. Satisfacția și atașamentul locuitorilor

2.1.1. Satisfacția generală cu viața urbană

Satisfacția globală privind condițiile de locuire în Chișinău prezintă un profil moderat favorabil, caracterizat printr-o absență a entuziasmului manifest. Conform datelor prezentate în Fig. 1, 44% dintre respondenți se declară mulțumiți sau foarte mulțumiți, în timp ce 19% exprimă nemulțumire, iar 30% adoptă o poziție neutră. Indicele net de satisfacție rezultat (+25 puncte procentuale) indică o atitudine general pozitivă, dar fragilă, susceptibilă la variații în funcție de experiențele cotidiene și calitatea serviciilor urbane.

Fig. 1. Satisfacția locuitorilor față de municipiul Chișinău



Întrebarea: Pe ansamblu, cât de mulțumit(ă) sunteți să locuiți în Chișinău? N=394 respondenți

Această satisfacție moderată coexistă cu un grad ridicat de neutralitate (30%), ceea ce sugerează că o parte semnificativă a populației nu are o poziție fermă față de calitatea vieții urbane. Această ambivalență poate reflecta fie o adaptare pragmatică la condițiile existente, fie o așteptare temperată privind posibilitățile de îmbunătățire.

2.1.2. Evaluarea pe domenii specifice

Analiza detaliată pe domenii revelă contrastele semnificative care definesc experiența urbană la Chișinău. Datele din Fig. 2 și Fig. 3 evidențiază trei categorii distincte de servicii și infrastructuri.

Fig. 2. Evaluarea situației municipiului Chișinău din perspectiva unor aspecte ce țin de infrastructură și calitatea serviciilor publice



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

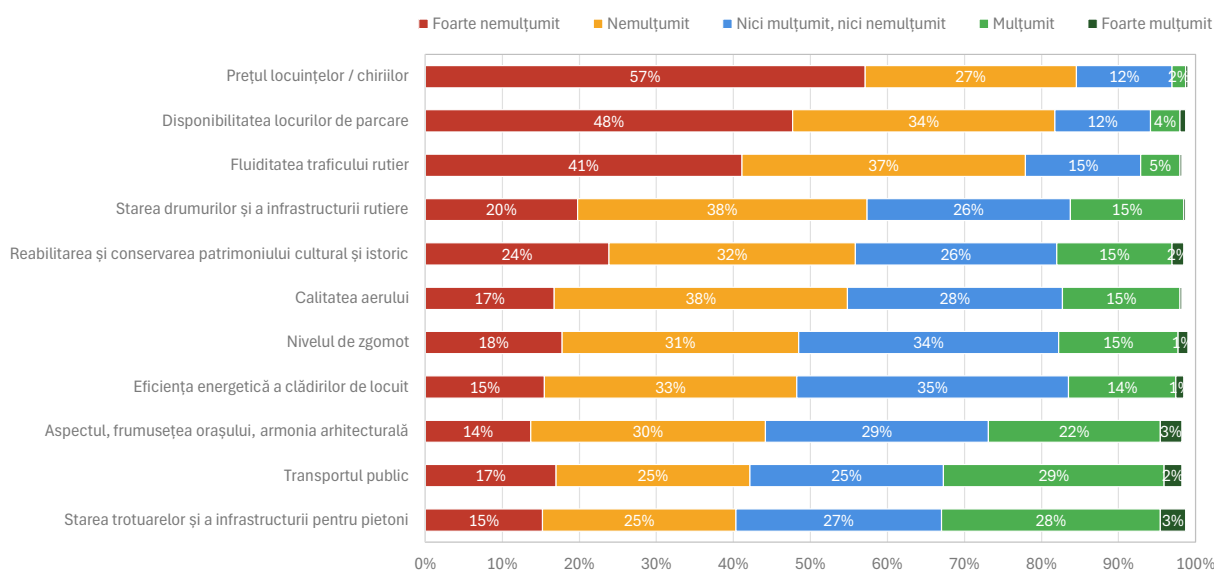
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

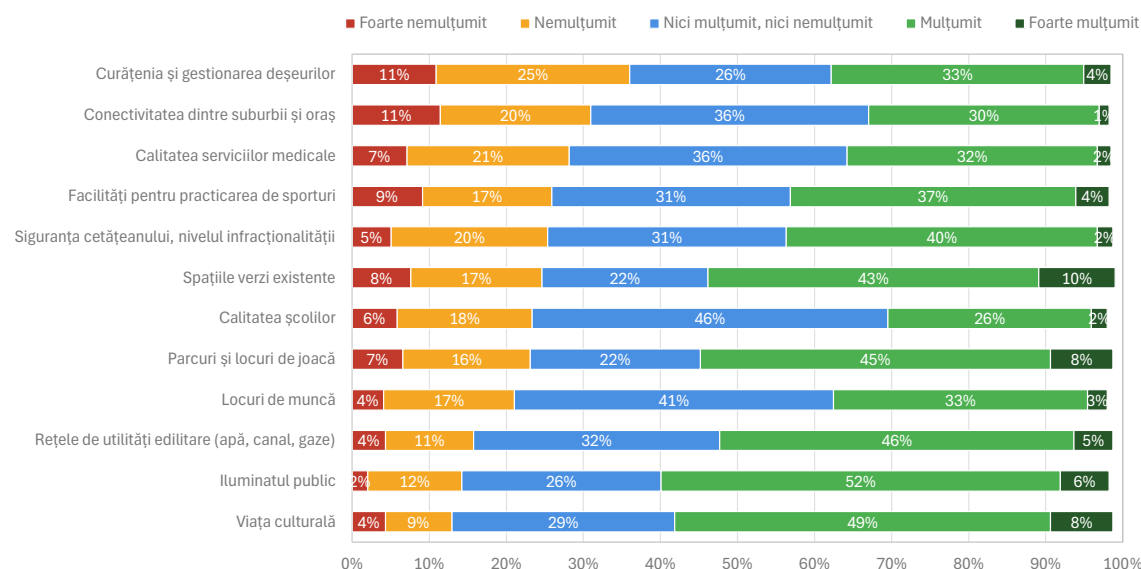
PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU



Întrebare: Cât de mulțumit(ă) sunteți de situația actuală a Chișinăului în următoarele domenii ? N=394 respondenți

Fig. 3. Evaluarea situației municipiului Chișinău din perspectiva unor aspecte ce țin de infrastructură și calitatea serviciilor publice (continuare)



Întrebare: Cât de mulțumit(ă) sunteți de situația actuală a Chișinăului în următoarele domenii ? N=394 respondenți

Domenii cu satisfacție ridicată se limitează la câteva servicii publice de bază. Iluminatul public (scor mediu 3,49; 58% evaluări pozitive), viața culturală (3,48; 57% pozitive) și rețelele de utilități edilitare (3,38; 51% pozitive) sunt percepute ca funcționale și stabile. Parcurile și locurile de joacă (3,32) și spațiile verzi (3,30) se situează ușor peste pragul de neutralitate, menținând însă un potențial clar de îmbunătățire.

Domenii cu satisfacție scăzută concentrează principalele surse de tensiune urbană. Prețul locuințelor și chiriilor înregistrează cel mai scăzut scor (1,58 din 5), cu 84% evaluări negative și doar 2% pozitive, evidențiind presiunea



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

constantă pe care costurile locative o exercită asupra calității vieții. Disponibilitatea locurilor de parcare (scor 1,75; 82% negative) și fluiditatea traficului rutier (1,84; 78% negative) completează nucleul de maximă insatisfacție, confirmând că mobilitatea rutieră și locuirea constituie cele mai acute probleme percepute de populație.

2.1.3. Variații teritoriale și socio-demografice

Analiza percepțiilor la nivel de sector relevă diferențe notabile care reflectă atât caracteristicile morfologice și funcționale ale fiecărei zone, cât și experiențele cotidiene ale locuitorilor (vezi tabelul 2 din anexă).

Buiucani prezintă cele mai ridicate proporții de evaluări negative pentru prețul locuirii, disponibilitatea parcarii, traficul rutier, calitatea aerului și nivelul de zgomot. Sectorul este perceput ca aglomerat și supus unei presiuni crescute asupra mobilității și calității mediului. Locuitorii raportează așteptări clare privind reglementarea parcarii, reorganizarea traficului și reabilitarea fondului locativ.

Centrul manifestă percepții polarizate: probleme acute de trafic și parcare coexistă cu aprecieri favorabile pentru rețelele edilitare, accesul la școli și servicii medicale, precum și pentru viața culturală. Sectorul beneficiază de un acces superior la servicii, dar resimte intens disconfortul generat de intensitatea circulației și degradarea infrastructurii rutiere.

Ciocana înregistrează dificultăți frecvent menționate privind fluiditatea traficului și lipsa locurilor de parcare, dar evaluează pozitiv rețelele edilitare. Rezultă o percepție mixtă în care infrastructura tehnică este considerată satisfăcătoare, dar sistemul de mobilitate apare depășit de nevoile actuale.

Rîșcani se remarcă prin cele mai ridicate valori pentru problemele de mediu: calitatea aerului și zgomotul sunt evaluate cel mai defavorabil din tot municipiul. Nivelul de satisfacție față de utilități și cultură este mediu, sugerând preocupări concentrate asupra impactului traficului și construcțiilor asupra confortului cotidian.

Botanica prezintă un profil echilibrat: deși traficul, parcare și prețul locuirii sunt evaluate negativ, locuitorii acordă scoruri peste medie spațiilor verzi, parcurilor, facilităților sportive și vieții culturale. Sectorul este perceput ca o zonă cu resurse de spațiu public și calitate ambientală care ar putea fi consolidate prin îmbunătățirea conexiunilor pietonale și velo.

Suburbiile se disting prin percepții relativ pozitive asupra infrastructurii de bază (iluminatul public, rețelele de utilități, curățenia), dar critice privind conectivitatea cu orașul. Traficul și parcare continuă să fie surse importante de insatisfacție, evidențiind nevoia de soluții metropolitane de mobilitate: transport public interconectat, parcuri de tip park & ride și o integrare tarifară care să faciliteze naveta.

Diferențele socio-demografice în percepții completează tabloul variațiilor teritoriale (vezi tabelul 3 din anexă).

Femeile tind să fie mai critice față de transportul public și calitatea aerului, dar mai favorabile privind viața culturală și spațiile publice, raportând totodată un nivel mai redus de siguranță personală comparativ cu bărbații. **Bărbații** se arată mai deranjați de zgomot și de aspectul general al orașului.

Pe **grupe de vârstă**, tinerii și adulții activi (sub 45 ani) apreciază cel mai mult spațiile verzi, parcurile și viața culturală, dar resimt cel mai puternic presiunea traficului și dificultatea parcarii. Seniorii sunt mai critici privind trotuarele, zgomotul și calitatea aerului și mai exigenți cu serviciile medicale, deși apreciază mai bine transportul public.

În funcție de **statutul ocupațional**, angajații din sectorul public manifestă un grad mai mare de mulțumire față de trotuare, utilități, cultură și siguranță. Angajații din sectorul privat sunt mai critici față de trafic și transport, dar mai satisfăcuți de oferta de locuri de muncă. Antreprenorii semnalează cel mai frecvent probleme de conectivitate și mobilitate, în timp ce persoanele inactive evaluează mai rezervat siguranța și serviciile medicale.

Aceste variații arată că așteptările și satisfacția față de oraș sunt profund influențate de vârstă, gen și poziție socială, oferind repere utile pentru planificarea diferențiată: accesibilitate pietonală și calitate a mediului pentru vârstnici;



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

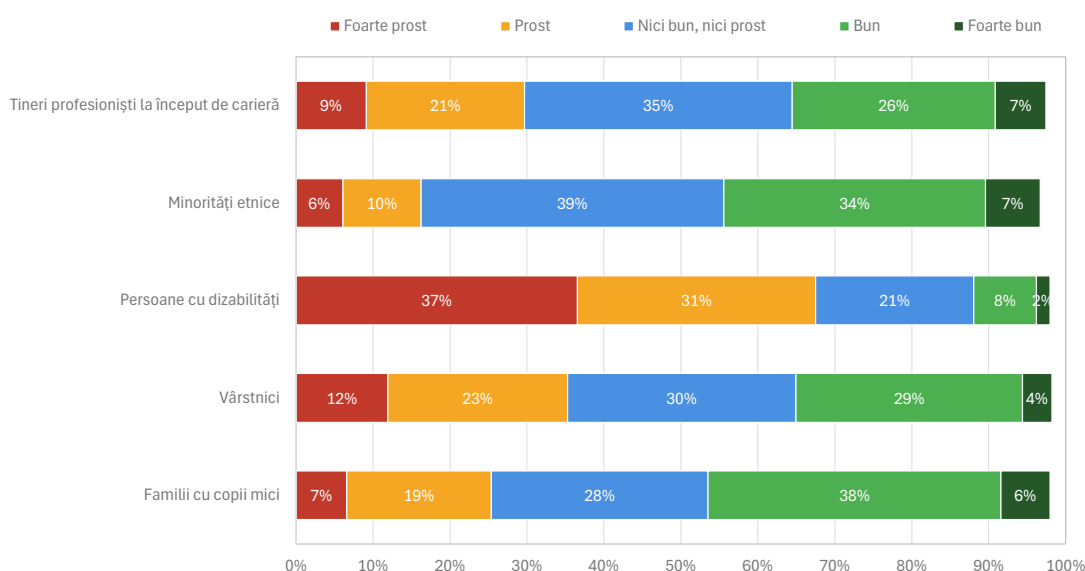
STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

transport public confortabil și spații publice sigure pentru femei; mobilitate de rețea și infrastructură velo-pietonală pentru populația activă; conectivitate metropolitană și gestionare eficientă a parcărilor pentru antreprenori.

2.2. Percepția atractivității pentru diverse categorii sociale

Evaluarea gradului în care municipiul Chișinău este perceput ca mediu favorabil pentru diverse categorii de persoane evidențiază diferențe marcante în funcție de nevoile specifice ale fiecărui grup (Fig. 4).

Fig. 4. Aprecierea orașului ca mediu favorabil pentru diverse categorii sociale



Întrebare: Cum apreciați municipiul Chișinău ca loc de trăit pentru următoarele categorii de persoane? N=394 respondenți

Persoanele cu dizabilități constituie categoria pentru care orașul este perceput ca cel mai puțin prietenos: aproape 70% dintre respondenți consideră că mediul urban este nefavorabil sau foarte nefavorabil, iar scorul mediu de 2,06 confirmă o percepție negativă consistentă. Această imagine critică indică dificultăți semnificative de accesibilitate, mobilitate și participare la viața comunității, sugerând că adaptarea infrastructurii publice și integrarea principiilor de proiectare universală trebuie să constituie o prioritate în planificarea urbană.

Pentru **vârstnici**, percepțiile sunt mai echilibrate dar rămân marcate de rezerve: aproximativ o treime dintre respondenți apreciază că Chișinăul oferă condiții bune, o proporție similară are o opinie negativă, rezultând un scor mediu de 2,9. Această distribuție sugerează că orașul este perceput drept parțial adaptat nevoilor populației în vârstă, persistând probleme privind mobilitatea pietonală, siguranța circulației și proximitatea serviciilor medicale.

În cazul **tinerilor absolvenți și profesioniștilor la început de carieră**, percepțiile sunt ușor mai favorabile (scor mediu 3,0), deși o parte importantă a respondenților rămâne neutră sau moderat critică. Orașul oferă oportunități educaționale și culturale, dar nu este perceput ca un mediu economic suficient de dinamic sau previzibil. Dificultățile legate de locuire, transportul aglomerat și costurile ridicate pot explica disponibilitatea redusă a tinerilor de a se stabili pe termen lung.

Pentru **familiiile cu copii mici**, imaginea este mai pozitivă: scorul mediu de 3,17 reflectă o percepție preponderent favorabilă, aproximativ 40% considerând că orașul oferă condiții bune pentru creșterea copiilor, invocând accesul la școli, grădinițe și parcuri. Nivelul ridicat de neutralitate arată totuși că satisfacția nu este generalizată și că persistă



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



ISO 9001



IONNET

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

preocupări legate de calitatea spațiilor verzi, siguranța rutieră și lipsa locurilor de joacă amenajate uniform în toate cartierele.

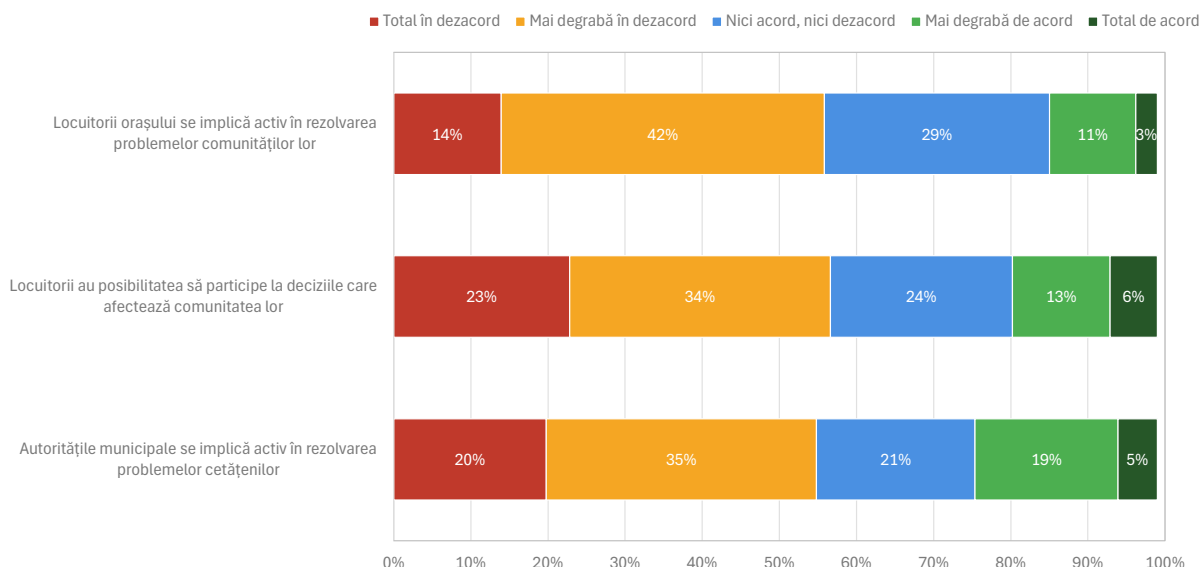
În ceea ce privește **minoritățile etnice**, percepțiile sunt ușor mai pozitive decât media generală (scor 3,27), caracterizate însă de o proporție mare de răspunsuri neutre. Această distribuție sugerează o atitudine relativ tolerantă la nivelul populației, dar și faptul că orașul nu este perceput ca având politici explicite de incluziune sau vizibilitate culturală pentru comunitățile minoritare.

Această ierarhie a percepțiilor indică domenii în care locuitorii resimt lipsa unei infrastructuri și a unor servicii adaptate diversității sociale și funcționale a populației. Chișinăul este perceput ca mai degrabă favorabil pentru familiile cu copii și, într-o anumită măsură, pentru tineri, dar dificil pentru vârstnici și clar problematic pentru persoanele cu dizabilități. Din perspectiva planificării urbane, aceste rezultate subliniază necesitatea unei abordări incluzive care să integreze accesibilitatea universală, siguranța pietonală, proximitatea serviciilor și crearea unor spații publice prietenoase pentru toate categoriile de locuitori.

2.3. Încredere și participare civică

Evaluarea gradului de încredere în mecanismele de participare civică și a percepției asupra deschiderii instituțiilor locale către dialog revelă un deficit semnificativ de legitimitate participativă (Fig. 5).

Fig. 5. Atitudinile locuitorilor față de implicarea și participarea în deciziile locale



Întrebare: În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații? N=394 respondenți

Pentru afirmația „locuitorii pot participa la deciziile comunitare”, scorul mediu este de 2,45, cu aproape 60% dintre respondenți în dezacord și doar 20% în acord. Un rezultat aproape identic se regăsește pentru „implicarea efectivă a locuitorilor în rezolvarea problemelor comunității” (scor 2,46; 56% dezacord, 14% acord). Aceste date sugerează că, deși mecanismele formale de consultare pot exista, ele nu sunt percepute ca influente sau predictibile în ceea ce privește rezultatele. Cetățenii nu simt că prezența lor sau opiniile exprimate pot avea un impact real asupra deciziilor finale.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Percepția referitoare la „implicarea autorităților municipale în problemele comunității” este ușor mai puțin negativă (scor 2,54; 55% dezacord, 24% acord), dar tot sub pragul de neutralitate. Această distribuție evidențiază un decalaj semnificativ între structura formală a consultării și experiența cotidiană a locuitorilor: oamenii nu se simt suficient informați, nu cunosc traseul propunerilor lor în procesul decizional și nu identifică rezultate concrete asociate participării civice.

Din perspectiva planificării urbane, aceste percepții nu infirmă existența unor proceduri de consultare, dar arată că legitimitatea lor socială este redusă, ceea ce poate limita susținerea publică pentru proiecte, chiar dacă acestea sunt bine fundamentate tehnic. Actualizarea Planului Urbanistic General ar putea beneficia de integrarea unor instrumente vizibile și accesibile pentru public: procese de consultare cu calendar clar și puncte de decizie explicitate, bucle de feedback public („ce s-a decis și de ce”), precum și raportări periodice privind stadiul proiectelor. O asemenea abordare nu doar că ar schimba percepția asupra „posibilității de a participa”, dar ar crește și impactul real al implicării civice, facilitând o cooperare mai stabilă între comunitate și administrație în implementarea măsurilor de mobilitate, locuire și regenerare urbană.

Sinteza:

Portretul general al Chișinăului contemporan, așa cum rezultă din percepțiile locuitorilor, este unul al unui oraș funcțional dar tensionat, caracterizat prin:

- ≡ **Satisfacție moderată** (44% pozitivă), fragilă și dependentă de calitatea serviciilor cotidiene;
- ≡ **Contraste marcante** între domeniile bine evaluate (iluminat, cultură, utilități) și cele problematice (locuire, trafic, parcare);
- ≡ **Variații teritoriale semnificative**, cu centre urbane congestionate și suburbii slab conectate;
- ≡ **Inechități de accesibilitate**, orașul fiind perceput ca nefavorabil pentru persoane cu dizabilități și parțial inadecvat pentru vârstnici;
- ≡ **Deficit de încredere civică**, locuitorii neresimțind un impact real al participării lor în deciziile urbane.

Acest tablou oferă contextul necesar pentru înțelegerea problemelor specifice și a priorităților de dezvoltare analizate în capitolele următoare, confirmând că satisfacția cu orașul nu derivă doar din calitatea infrastructurii, ci și din echitatea accesului la servicii și din gradul de implicare a comunității în modelarea spațiului urban.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



ISO 9001



IONET

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

3. DISFUNȚIONALITĂȚI URBANE

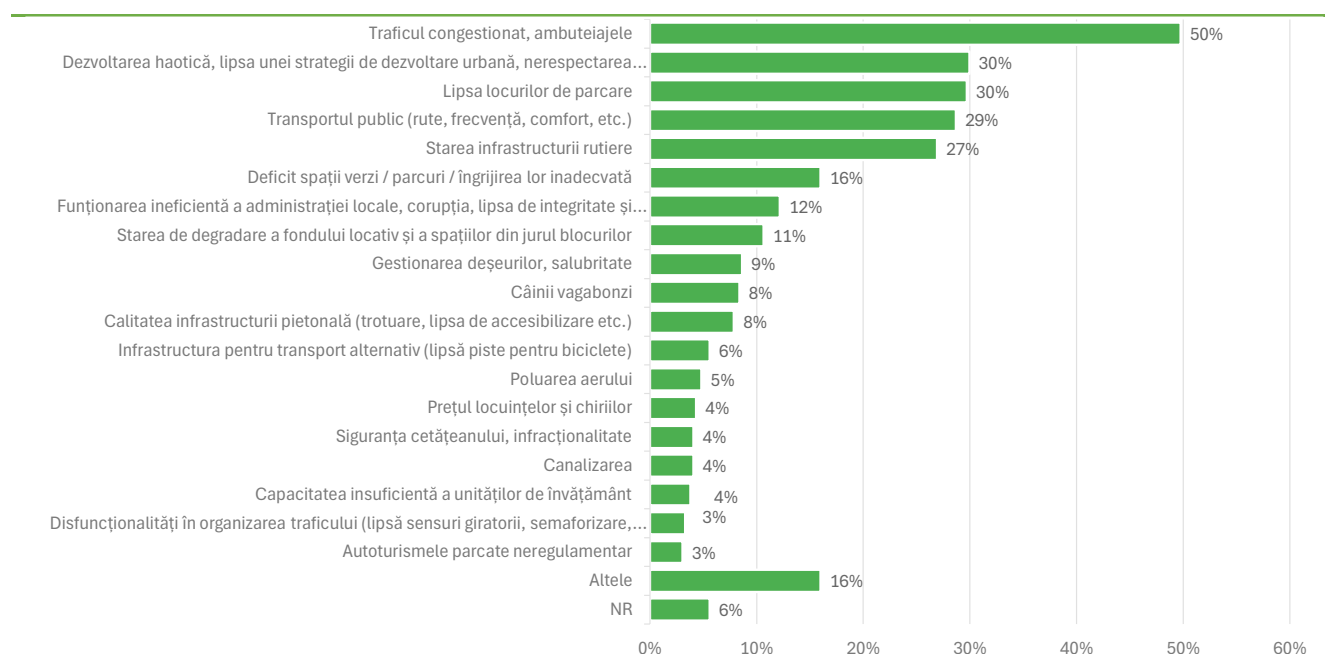
Acest capitol examinează problemele concrete identificate de locuitori la nivelul municipiului și al zonelor de locuire, analizând structura percepțiilor, variațiile teritoriale și socio-demografice, precum și principalele bariere care afectează funcționarea urbană. Analiza se concentrează pe trei dimensiuni majore -- agenda generală a problemelor, mobilitatea urbană și locuirea -- care configurează împreună tabloul disfuncționalităților resimțite de populație.

3.1. Agenda problemelor: ierarhii și percepții

3.1.1. Ierarhia problemelor la nivel municipal

Percepțiile locuitorilor asupra principalelor dificultăți ale Chișinăului conturează o imagine în care mobilitatea, dezvoltarea urbană haotică și calitatea infrastructurii domină clar agenda publică (Fig. 6).

Fig. 6. Principalele probleme ale municipiului Chișinău în opinia locuitorilor



Întrebarea: Care credeți că sunt cele mai importante probleme cu care se confruntă în prezent Municipiul Chișinău? Întrebare deschisă cu răspuns multiplu, maxim 3 răspunsuri posibile. N=394 respondenți.

Traficul congestionat și ambuteiajele sunt indicate de jumătate dintre respondenți (50%) drept cea mai importantă problemă a orașului, confirmând că mobilitatea motorizată reprezintă principala sursă de disconfort cotidian. Pe locul al doilea, cu 30%, se situează **dezvoltarea urbană haotică și lipsa unei strategii coerente de planificare**, un semnal clar al percepției publice privind slaba coordonare a investițiilor imobiliare și a extinderii orașului.

Același procent (30%) menționează **lipsa locurilor de parcare**, completând imaginea unui sistem de mobilitate perceput ca disfuncțional. Alte 29% dintre răspunsuri invocă problemele legate de **transportul public** (rute, frecvență, confort), iar 27% semnalează **starea infrastructurii rutiere**, confirmând că întregul sistem de mobilitate - de la drumuri la transport și parcare -- este perceput ca insuficient adaptat nevoilor actuale.



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

ISO 9001



ICNet

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Dincolo de dominația problemelor de mobilitate, locuitorii semnalează și alte aspecte relevante pentru calitatea vieții: **deficitul de spații verzi și întreținerea lor (16%), funcționarea ineficientă a administrației locale (12%), starea fondului locativ și a spațiilor dintre blocuri (11%) și gestionarea deșeurilor și salubritatea (9%).**

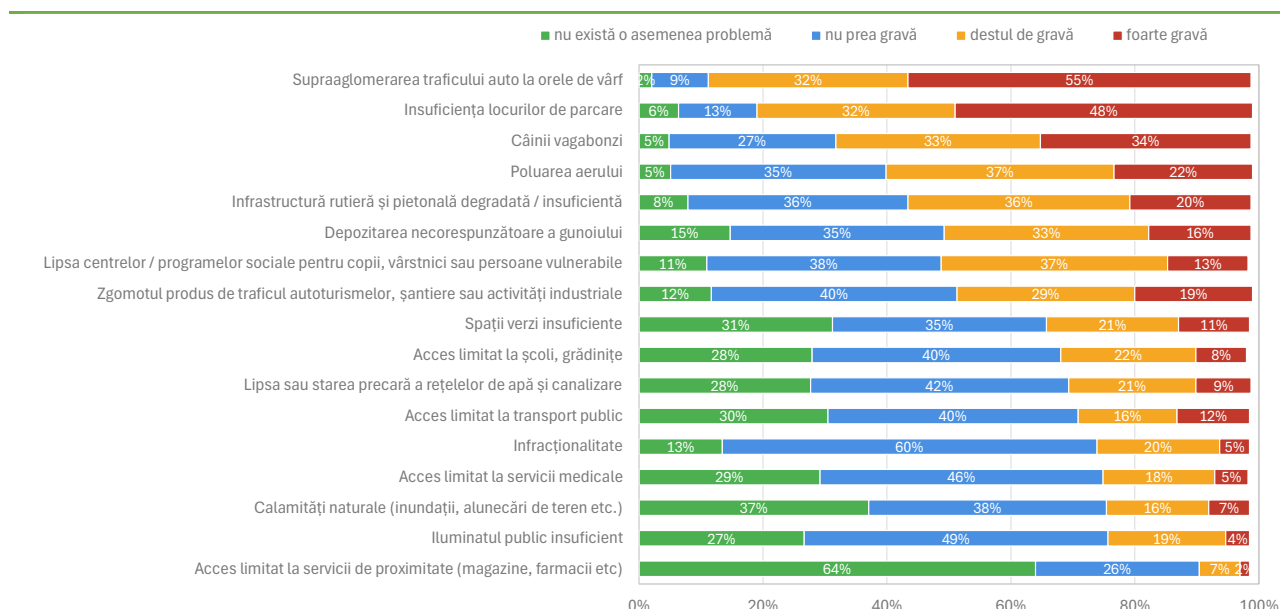
Problemele percepute ca mai puțin frecvente - **câinii vagabonzi (8%), calitatea infrastructurii pietonale (8%), lipsa infrastructurii pentru biciclete (6%), poluarea aerului (5%), prețul locuințelor (4%) sau siguranța cetățeanului (4%)** - compun un fond persistent de nemulțumiri cotidiene, dar nu ating pragul perceput al urgenței.

Această ierarhie arată că, în percepția publică, mobilitatea urbană concentrează atât nemulțumirile imediate, cât și cele strategice, fiind asociată cu pierderea timpului, stresul cotidian și calitatea mediului. Dezvoltarea haotică nu este privită ca o problemă abstractă de urbanism, ci ca o sursă concretă de disfuncționalități în infrastructură, trafic și spațiu public.

3.1.2. Severitatea problemelor la nivel local

Evaluarea gravității problemelor în zona de locuire oferă o perspectivă mai nuanțată, care distinge între percepția globală asupra orașului și experiența cotidiană din cartier (Fig. 7).

Fig. 7. Evaluarea problemelor din zona de locuire



Întrebare: Cât de grave sunt următoarele probleme în zona în care locuiți? N=394 respondenți

Supraaglomerarea traficului auto este percepută ca „destul de gravă” sau „foarte gravă” de 87% dintre respondenți (55% foarte gravă, 32% destul de gravă). **Insuficiența locurilor de parcare** atinge 80% evaluări negative (48% foarte gravă, 32% destul de gravă). Ambele confirmă presiunea majoră exercitată de mobilitatea motorizată asupra vieții urbane, percepută uniform în toate zonele orașului.

Infrastructura rutieră și pietonală degradată sau insuficientă este semnalată de 56% dintre respondenți (20% foarte gravă, 36% destul de gravă). Aproape jumătate (49%) consideră că **depozitarea necorespunzătoare a gunoiului** reprezintă o problemă gravă, iar 56% apreciază că **poluarea aerului** este problematică. Niveluri similare sunt raportate pentru **zgomotul** produs de trafic și șantier (48%).



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

În plan social, **lipsa centrelor și programelor pentru copii, vârstnici sau persoane vulnerabile** este semnalată ca gravă de 50% dintre respondenți (13% foarte gravă, 37% destul de gravă). Aproximativ 30% menționează **accesul limitat la servicii medicale**, iar 30% percep deficiențe în **accesul la școli și grădinițe**.

Percepția asupra **spațiilor verzi** este mai echilibrată: o treime (32%) consideră că deficitul lor reprezintă o problemă gravă, în timp ce 31% declară că nu se confruntă cu această situație în zona lor. În privința **iluminatului public**, doar 23% îl consideră insuficient, iar 49% apreciază că situația este satisfăcătoare -- una dintre puținele dimensiuni cu bilanț net pozitiv.

3.1.3. Variații teritoriale și socio-demografice

Analiza comparativă între sectoare evidențiază diferențe clare care reflectă particularitățile funcționale și urbanistice ale fiecărei zone, precum și distribuția inegală a investițiilor publice (tabelul 4 din anexa).

Buiucani și Ciocana înregistrează cele mai pronunțate percepții negative. Supraaglomerarea traficului este considerată gravă de peste 90% dintre locuitori, iar lipsa locurilor de parcare de aproximativ 87%. Aproape jumătate dintre respondenți semnalează zgomotul urban și depozitarea necorespunzătoare a gunoierului ca probleme majore. Aceste sectoare concentrează presiuni simultane -- densitate rezidențială ridicată, trafic intens și infrastructură locală insuficient adaptată cererii.

Centrul prezintă un profil similar, cu accentuarea problemelor legate de infrastructura rutieră (aproximativ 63% evaluări negative) și o percepție ceva mai bună asupra serviciilor publice (doar 10% reclamă acces dificil la servicii medicale). Traficul și parcare răman principalele surse de frustrare (87-90%), confirmând presiunea exercitată de funcțiile administrative și economice asupra mobilității cotidiene.

Rîșcani se remarcă prin cele mai ridicate valori pentru problemele de mediu -- 68% menționează poluarea aerului și 48% zgomotul -- dar și printr-o percepție critică asupra accesului la educație (42%) și servicii medicale (30%). Această combinație sugerează o zonă cu infrastructură edilitară relativ bună, dar cu disconfort ridicat legat de calitatea mediului și presiunea traficului.

Botanica prezintă percepții ușor mai echilibrate: 84% semnalează traficul și 87% lipsa parcarilor, dar scorurile negative pentru curățenie (59%) și spații verzi (27%) sunt mai moderate, indicând o infrastructură de bază funcțională și o densitate de spații verzi percepută mai favorabil.

Suburbiile se singularizează printr-un profil distinct: doar 77% menționează traficul drept problemă gravă (cea mai mică valoare), dar 51% consideră că accesul la transport public este deficitar, iar 45% reclamă lipsa accesului la școli și grădinițe. Iluminatul public și curățenia sunt percepute net mai bine decât în zonele urbane, sugerând o polarizare între problemele de conectivitate și calitatea vieții la nivel local.

Se pot distinge astfel trei tipare distincte: un **nucleu urban congestionat** (Centru, Buiucani, Ciocana, Rîșcani), unde mobilitatea este principala sursă de disconfort și calitatea mediului este în declin; un **sector echilibrat dar vulnerabil** la presiunea traficului (Botanica); și o **periferie funcțională dar slab conectată** (suburbiile), unde lipsa accesului la transport public și servicii compensează parțial avantajele unui mediu mai liniștit.

Variațiile socio-demografice completează tabloul diferențelor teritoriale. Femeile raportează mai frecvent probleme legate de siguranța personală și calitatea transportului public, în timp ce bărbații sunt mai critici față de aspectele tehnice ale infrastructurii. Tinerii (sub 35 ani) accentuează problemele de mobilitate și acces la locuințe, în timp ce vârstnicii (peste 55 ani) subliniază dificultățile legate de accesibilitatea pietonală și proximitatea serviciilor medicale. Antreprenorii și angajații din sectorul privat manifestă cele mai ridicate niveluri de nemulțumire privind traficul și parcare, reflectând dependența lor crescută de mobilitatea zilnică.

3.1.4. Soluții propuse de locuitori



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTINGINSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

Răspunsurile la întrebarea privind soluțiile dorite confirmă prioritatea acordată mobilității, dar integrează și o viziune asupra guvernantei și calității vieții urbane (Fig. 8).

Fig. 8. Propunerile locuitorilor pentru îmbunătățirea și dezvoltarea zonei în care locuiesc



Întrebarea Ce propuneri aveți pentru îmbunătățirea și dezvoltarea zonei în care locuiți? Întrebare deschisă cu răspuns multiplu, maxim 3 răspunsuri posibile. N=394 respondenți.

Cele mai frecvente sugestii (45-50% dintre respondenți) se referă la **fluidizarea traficului și amenajarea de parcuri**, urmate de **modernizarea și extinderea transportului public** (circa 30%) și de **reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale** (25-28%). **Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și trotinete** este menționată de 15-20% dintre respondenți ca alternativă reală la transportul auto.

Un grup semnificativ de propuneri (20-25%) vizează **calitatea mediului și spațiului public**: plantarea de arbori, amenajarea parcurilor, modernizarea mobilierului urban și reabilitarea zonelor verzi degradate. Alte 15-20% dintre răspunsuri menționează **îmbunătățirea colectării deșeurilor**, curățarea spațiilor dintre blocuri și combaterea poluării.

În planul **locuirii**, circa 10% solicită reabilitarea blocurilor vechi și creșterea eficienței energetice, iar aproximativ 5% invocă nevoia de locuințe accesibile pentru tineri și familii.

De remarcat este faptul că o parte a participanților (8-10%) depășesc registrul strict infrastructural și aduc în discuție **transparența decizională și implicarea comunității**. Ei cer consultări reale în procesul de planificare, control asupra construcțiilor neautorizate, reguli urbanistice clare și informarea constantă a publicului despre proiectele în derulare. Aceste preocupări, deși minoritare ca frecvență, exprimă o dimensiune civică matură: percepția că problemele orașului nu sunt doar tehnice, ci țin și de modul în care sunt luate deciziile publice.

Corelația dintre problemele identificate (Fig. 6 și 7) și soluțiile propuse (Fig. 8) este evidentă: locuitorii nu doar diagnostichează disfuncționalitățile, ci indică explicit direcțiile de intervenție, construind o agendă coerentă de la nemulțumiri la așteptări.



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

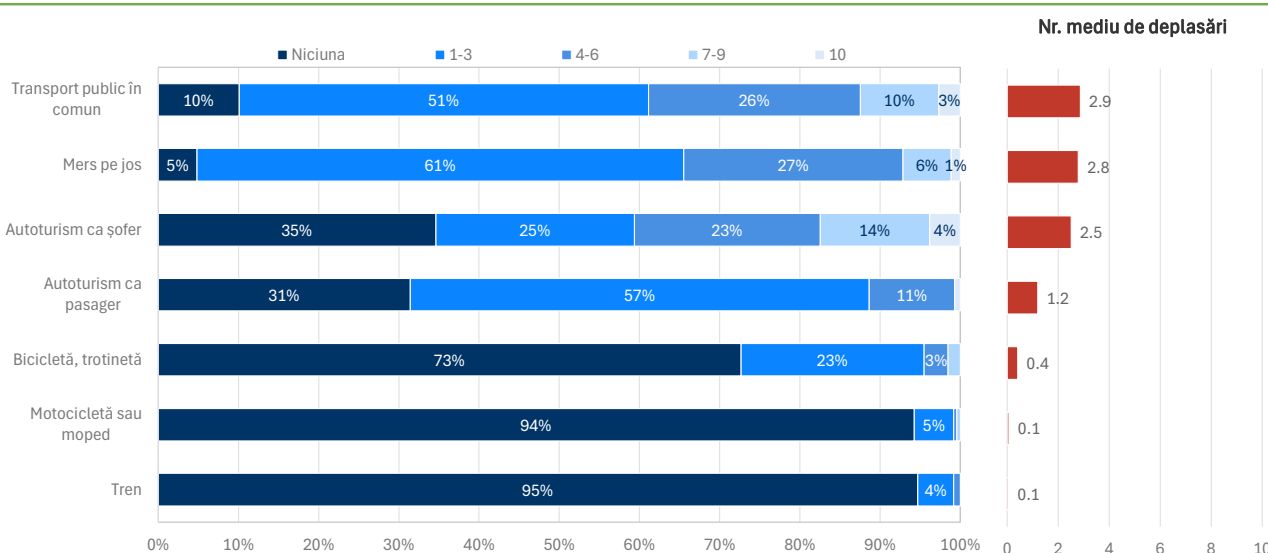
STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

3.2. Mobilitatea urbană: comportamente și bariere

3.2.1. Structura deplasărilor și dependența de automobil

Analiza comportamentelor de mobilitate relevă una dintre cele mai persistente provocări ale dezvoltării urbane: dependența ridicată de automobilul personal și fragmentarea sistemului de transport public (Fig. 9).

Fig. 9. Frecvența utilizării modurilor de deplasare a populației la ultimele 10 deplasări în afara locuinței



Întrebare: Gândiți-vă la ultimele 10 deplasări pe care le-ați efectuat în afara locuinței, indiferent de scopul acestora (de ex. pentru a merge la serviciu, a duce copilul la școală, pentru a face cumpărături, a merge în vizită la o rudă, prieten, a merge la doctor sau la o instituție etc.). În câte din aceste deplasări ați folosit în principal următoarele moduri de transport? N=394 respondenți

Transportul individual motorizat domină clar mobilitatea urbană. În medie, chișinăuienii folosesc autoturismul ca șofer în 2,5 din ultimele 10 deplasări, iar ca pasager în alte 1,2 deplasări, ceea ce indică o prevalență cumulată de aproximativ 37% dintre deplasările zilnice realizate cu automobilul.

Transportul public este utilizat în medie în 2,9 deplasări din 10 (29%), iar mersul pe jos în 2,8 (28%), proporții semnificativ mai scăzute decât în orașele europene cu rețele publice integrate. Modurile alternative de mobilitate - - bicicletă sau trotinetă (0,4) și motocicletă (0,1) -- rămân marginale, reflectând lipsa infrastructurii dedicate și a unei culturi urbane pro-mobilitate activă.

Această structură indică un model de mobilitate polarizat, dominat de transportul individual motorizat și de deplasările pietonale scurte, între care transportul public nu reușește să se impună ca opțiune principală. În absența unui sistem coerent de interconectare și a unei integrări tarifare între linii și moduri de transport, utilizatorii percep mobilitatea publică drept un compromis de necesitate, nu o alegere convenabilă.

3.2.2. Fluxuri periurbane și presiunea metropolitană

Datele referitoare la frecvența deplasărilor în și din afara orașului confirmă dependența funcțională puternică de nucleul urban și intensificarea fluxurilor periurbane (Fig. 10 și 11).



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

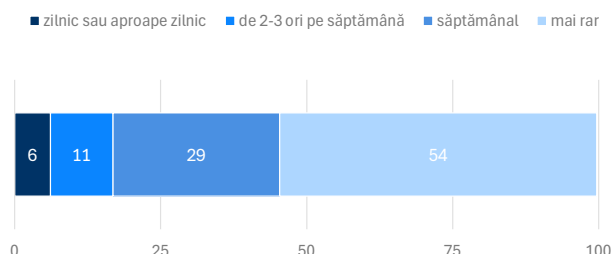
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

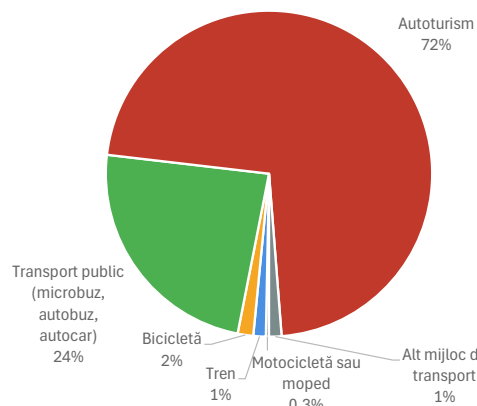
STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Fig. 10. Deplasare populației în afara localității

Cât de frecvent vă deplasați în afara orașului Chișinău
(în suburbii sau alte localități)?



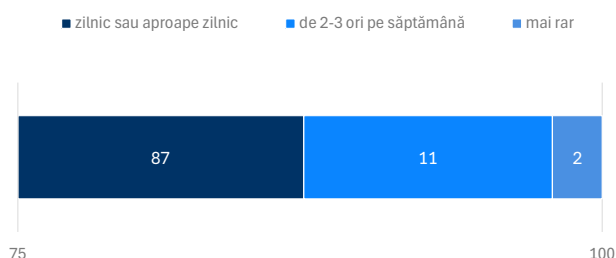
Care este principalul mijloc cu care vă deplasați în
afara orașului?



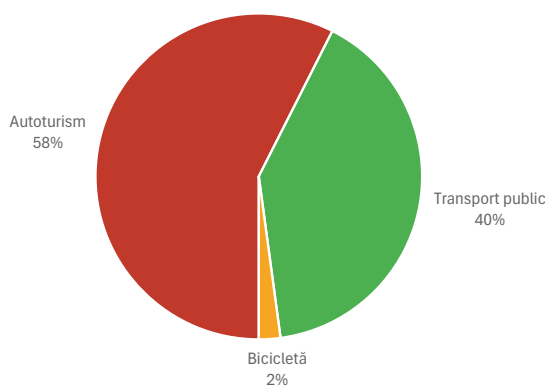
N=326 respondenți

Fig. 11. Deplasarea populației dinspre suburbii spre oraș

Cât de des veniți în Chișinău, indiferent de motivul
pentru care vă deplasați?



Care este mijlocul de transport pe care îl folosiți cel
mai des pentru aceste deplasări?



N=47 respondenți

Pentru locuitorii municipiului, deplasările zilnice spre centru reprezintă regula: majoritatea efectuează cel puțin o astfel de călătorie în fiecare zi, în principal pentru muncă, educație sau servicii. Această centralizare accentuează congestia rețelei rutiere și presiunea asupra spațiilor de parcare.

Fluxurile de mobilitate periurbană devin o componentă tot mai relevantă: 46% dintre respondenți se deplasează în afara orașului cel puțin o dată pe săptămână, iar 17% o fac zilnic sau de câteva ori pe săptămână. Principalul mijloc de transport folosit este autoturismul (72%), urmat de transportul public interurban -- microbuze, autobuze, autocare (24%), în timp ce bicicleta (2%), trenul (1%) și motocicleta (0,3%) sunt aproape absente.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

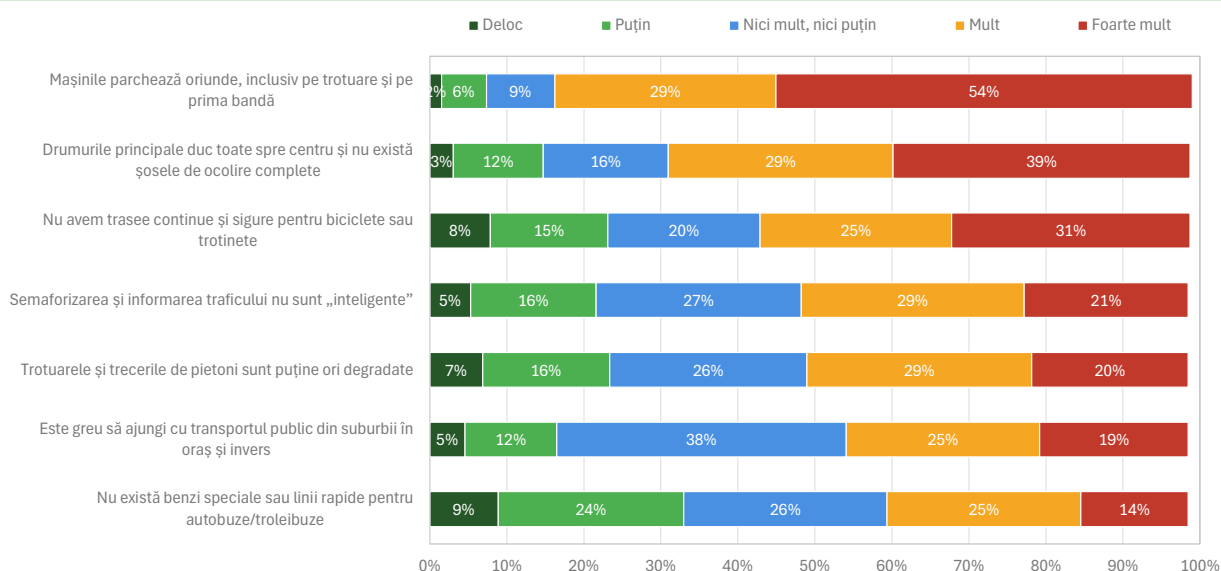
În cazul navetiștilor din suburbii, 87% vin zilnic sau aproape zilnic în Chișinău, iar 58% o fac cu autoturismul, în timp ce 40% utilizează transportul public. Acest tipar de deplasare radială intensă, centrată pe oraș dar cu dependență structurală de transportul individual, produce efecte cumulative: congestionarea fluxurilor la intrările în oraș, creșterea poluării, uzura accelerată a infrastructurii și presiune constantă asupra parcarilor din zona centrală.

Pentru o planificare metropolitană sustenabilă, datele indică necesitatea dezvoltării unei rețele publice integrate la nivelul zonei funcționale, cu terminaluri de transfer, coridoare expres de transport public, benzi dedicate și sisteme de tip park & ride, completate de o integrare tarifară și orară între rutele urbane și periurbane.

3.2.3. Bariere percepute în mobilitate

Percepțiile locuitorilor asupra barierelor care afectează mobilitatea confirmă diagnosticul infrastructural și evidențiază dimensiunea sistemică a disfuncționalităților (Fig. 12).

Fig. 12. Bariere percepute în mobilitate



Întrebare: În ce măsură considerați că următoarele aspecte afectează deplasarea (mobilitatea) în Chișinău? N=394 respondenți

Aproape 9 din 10 respondenți (83%) consideră că **mașinile parchează oriunde, inclusiv pe trotuare și pe prima bandă**, reflectând lipsa unui sistem coerent de administrare a parcarii și slaba aplicare a regulilor de circulație. În mod similar, 68% apreciază că **drumurile principale duc toate spre centru, iar rețelele de ocolire sunt insuficiente**, semnalând un model urban hiper-centralizat și congestionat structural.

Absența infrastructurii pentru mobilitate alternativă este indicată de 56% dintre respondenți, care afirmă că nu există trasee continue și sigure pentru biciclete sau trotinete, iar 51% consideră că **semaforizarea și informarea traficului nu sunt inteligente**, indicând probleme atât de flux, cât și de gestionare adaptivă.

Aspectele pietonale sunt evaluate similar: 49% consideră că **trotuarele și trecerile de pietoni sunt degradate sau insuficiente**, iar 44% declară că este **greu să ajungă cu transportul public din suburbii în oraș și invers**. În același registru, 39% menționează **lipsa benzilor speciale pentru autobuze și troleibuze**, limitând eficiența transportului public și descurajând transferul modal.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Aceste percepții relevă un sistem de mobilitate dominat de automobil, dar perceput ca disfuncțional chiar și de utilizatorii acestuia: străzile congestionate, parcărilor necontrolate și absența infrastructurii alternative generează un „blocaj sistemic” care reduce accesibilitatea generală, indiferent de modul ales.

3.2.4. Implicații pentru planificarea mobilității

Datele conturează imaginea unei mobilități urbane în tranziție, aflată între modelul tradițional centrat pe vehiculul privat și aspirațiile unei rețele moderne multimodale. În ciuda unei infrastructuri rutiere extinse, percepția generală rămâne negativă, indicând că problema Chișinăului nu este doar de volum, ci de echilibru funcțional între diferitele moduri de deplasare.

Modernizarea rețelei de drumuri, în absența unor măsuri de gestionare a cererii de trafic, riscă să amplifice congestia. Investițiile în lărgiri de artere trebuie completate cu măsuri de descurajare a utilizării zilnice a automobilului (taxe de acces, parcare cu plată diferențiată, prioritizarea transportului public).

Este esențială redefinirea transportului public ca serviciu integrat, nu doar ca rețea de linii. O strategie eficientă trebuie să includă integrare tarifară, informațională și de orar, coridoare de transport rapid (BRT sau troleibuz expres) și stații intermodale care să conecteze suburbiile și cartiere.

Analiza arată o cerere latentă de mobilitate activă: mersul pe jos rămâne una dintre principalele forme de deplasare (medie 2,8 din 10), dar calitatea trotuarelor și siguranța pietonală descurajează utilizarea sistematică. Intervențiile la scară de cartier -- trotuare accesibile, iluminat adecvat, traversări la nivel, piste continue -- nu trebuie tratate ca detalii estetice, ci ca investiții în echitate urbană.

Mobilitatea trebuie privită ca acces comun la oraș, nu doar ca transport. Pentru Chișinău, prioritățile sunt: reducerea dependenței de automobile, creșterea atractivității transportului public, îmbunătățirea spațiilor pietonale și conectarea sustenabilă a orașului cu suburbia.

3.3. Locuirea: costuri, calitate și intenții de migrație

3.3.1. Atașamentul locuitorilor și intențiile de relocare

Dimensiunea locuirii concentrează una dintre cele mai sensibile teme ale dezvoltării urbane, situată la intersecția dintre presiunea pieței imobiliare, calitatea mediului construit și atașamentul locuitorilor față de oraș (Fig. 13).

Răspunsurile privind opțiunile de relocare arată o structură echilibrată între stabilitate și mobilitate rezidențială: aproape jumătate dintre respondenți (49%) declară că ar rămâne să locuiască în același cartier sau localitate componentă, în timp ce 16% ar prefera să se mute într-un alt cartier sau într-o localitate din zona metropolitană. Aproximativ 5% ar opta pentru mutarea într-un alt municipiu sau localitate din țară, iar 24% afirmă că, dacă ar avea posibilitatea, ar pleca în străinătate.

Fig. 13. Atașamentul locuitorilor față de municipiul Chișinău



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



ISO 9001



ICNet

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

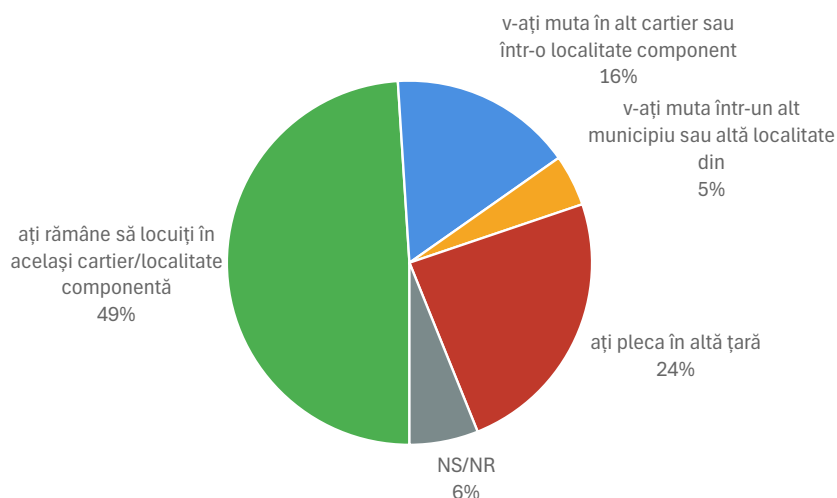
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU



Întrebarea: Dacă ați avea de ales unde să locuiți, ce ați face mai degrabă? N=394 respondenți.

Această distribuție exprimă o dualitate clară între atașamentul local și tentația migrației externe. Aproape unul din doi locuitori se simte suficient de ancorat în comunitate pentru a dori să rămână în același spațiu de viață, în timp ce un sfert manifestă o formă de „dezangajare urbană”, percepând că oportunitățile de îmbunătățire a calității vieții se află în afara țării. Din perspectivă urbanistică, acest raport indică o loialitate moderată față de oraș, mai degrabă pragmatică decât emoțională: locuitorii apreciază funcționalitățile oferite de Chișinău, dar sunt sensibili la degradarea infrastructurii, costul vieții și calitatea mediului.

Indicatorii privind intenția de relocare pot fi interpretați și ca măsură indirectă a atașamentului față de oraș. Împreună, cei care doresc să rămână în același cartier și cei care ar alege o altă zonă a municipiului reflectă un nucleu de loialitate urbană de circa 65%. Această stabilitate relativă coexistă însă cu un grad înalt de insatisfacție latentă, vizibil în proporția celor care ar părăsi orașul sau țara (aproape 30%).

3.3.2. Motivele intenției de relocare

Analiza motivelor invocate pentru o eventuală mutare evidențiază un profil dominat de factori de mediu și infrastructură (Fig. 14).

Pe primul loc, **aglomerarea, traficul și zgomotul urban** sunt menționate de 23% dintre respondenți, urmate de problemele legate de **infrastructura de transport și utilități publice** (20%). Alte motive recurente includ **costul ridicat al vieții și al locuințelor** (8%), **corupția și nefuncționarea instituțiilor** (8%), precum și **posibilitățile limitate de recreere și cultură** (8%).

Este semnificativ faptul că doar 5% menționează salariile mici sau lipsa locurilor de muncă, iar alte 5% indică poluarea ridicată sau alte probleme de mediu, ceea ce sugerează că intențiile de relocare nu reflectă exclusiv presiuni economice, ci mai degrabă o nemulțumire față de calitatea mediului urban și modul de guvernare locală.

În ansamblu, aceste rezultate indică că **disconfortul cotidian**, nu lipsa oportunităților, este principalul vector al dorinței de plecare. Chișinăul este perceput ca un oraș funcțional, dar obositor: infrastructura deficitară, traficul congestionat și lipsa spațiilor verzi afectează direct calitatea vieții și creează un sentiment de alienare urbană.

Fig. 14. Motivele intenției de relocare



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



ISO 9001



ICNet



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

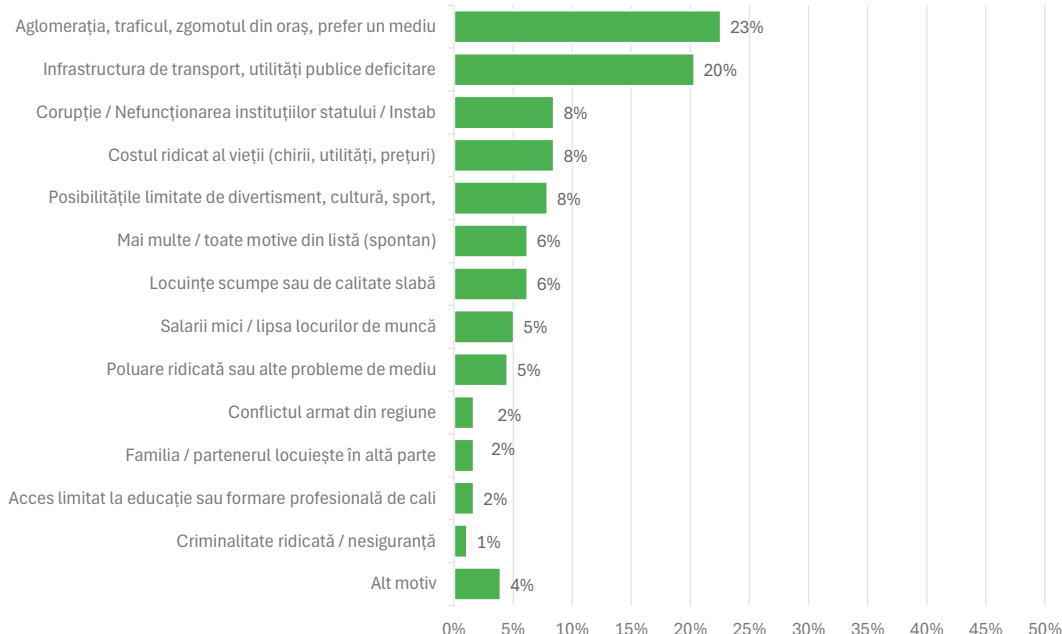
UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU



Întrebarea Care ar fi principalul motiv pentru care ați dori să vă mutați?. N=394 respondenți.

3.3.3. Implicații pentru politicile de locuire

În termeni sociologici, Chișinăul pare să se confrunte cu o „**loialitate condiționată**”: locuitorii continuă să se identifice cu orașul și să investească în el emoțional și economic, atâta timp cât percep o perspectivă de îmbunătățire. În lipsa acesteia, tendințele de migrație -- interne sau externe -- pot deveni reale și accelerate.

Atașamentul urban nu se traduce automat prin satisfacție, ci printr-un echilibru fragil între așteptări și realități. În special tinerii și familiile active, care ar avea capacitatea de a rămâne și de a contribui la dinamica economică a orașului, se arată dispuși să plece dacă presiunile privind costurile locuirii și mobilitatea zilnică persistă.

Corelarea datelor privind intențiile de relocare cu motivele invocate și cu problemele identificate anterior confirmă că politicile de locuire nu pot fi separate de cele de mobilitate și calitate a mediului. Un oraș în care traficul, zgomotul și costurile locuirii sunt percepute ca principalele motive de plecare necesită intervenții integrate, nu sectoriale.

SINTEZA CAPITOLULUI

Analiza disfuncționalităților urbane relevă trei constatări majore:

1. Dominația problemelor de mobilitate. Traficul, parcare și infrastructura rutieră constituie nucleul de maximă insatisfacție, menționat consistent atât la nivel general (50% trafic, 30% parcare), cât și la nivel local (87% trafic grav, 80% parcare gravă). Sistemul actual este perceput ca un „blocaj sistemic” în care dependența de automobil generează congestie, poluare și degradare a calității vieții.

2. Variații teritoriale semnificative. Sectoarele centrale (Buiucani, Centru, Ciocana, Rîșcani) concentrează presiuni multiple -- trafic intens, lipsă parcare, poluare, zgomot -- în timp ce suburbiile se confruntă cu probleme de conectivitate și acces la servicii. Botanica prezintă un profil intermediar, cu infrastructură funcțională dar vulnerabilă la presiunea mobilității.



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

3. Legătura dintre locuire, mobilitate și migrațiune. Un sfert dintre respondenți ar părăsi țara dacă ar avea posibilitatea, iar motivele principale sunt legate de calitatea vieții urbane (aglomerare, trafic, infrastructură), nu de lipsa oportunităților economice. Această constatare indică o „loialitate condiționată” față de oraș, dependentă de capacitatea administrației de a răspunde nevoilor de infrastructură și calitate a mediului.

Tabloul disfuncționalităților conturează astfel un oraș funcțional dar tensionat, în care problemele percepute nu sunt izolate, ci interconectate: traficul generează poluare și zgomot, care afectează atractivitatea locuirii, care influențează intențiile de migrație. Pentru planificarea urbană, aceasta implică necesitatea unor intervenții integrate care să abordeze simultan mobilitatea, mediul și locuirea, nu ca domenii separate, ci ca părți ale aceluiași ecosistem urban.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

4. DIRECȚII DE DEZVOLTARE

Acest capitol sintetizează viziunea locuitorilor asupra dezvoltării viitoare a municipiului Chișinău, pornind de la soluțiile propuse pentru îmbunătățirea zonelor de locuire și ajungând la prioritățile investiționale și principiile directe care ar trebui să ghideze planificarea urbană în următorii 15-20 de ani. Analiza leagă problemele identificate în capitolul anterior cu așteptările și aspirațiile populației, conturând astfel o agendă coerentă de la diagnostic la intervenție.

4.1. De la probleme la soluții: propunerile locuitorilor

Corelația între problemele identificate în capitolul anterior (Fig. 6 și 7) și soluțiile propuse de locuitori (Fig. 8, prezentat anterior la secțiunea 3.1.4) evidențiază o corespondență clară între diagnostic și așteptări. Cele mai frecvente propuneri vizează direct nucleul de maximă insatisfacție -- mobilitatea și calitatea mediului urban -- confirmând că locuitorii nu doar diagnostichează disfuncționalitățile, ci indică explicit direcțiile de intervenție.

Mobilitatea și infrastructura domină soluțiile propuse: fluidizarea traficului și amenajarea de parcări (45-50%), modernizarea transportului public (30%), reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale (25-28%) și dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și trotinete (15-20%). Această ierarhie reflectă direct ierarhia problemelor, în care traficul (50%), parcare (30%) și transportul public (29%) ocupă primele locuri.

Calitatea mediului și spațiului public formează al doilea grup de propuneri (20-25%): plantarea de arbori, amenajarea parcurilor, modernizarea mobilierului urban și reabilitarea zonelor verzi. Aceste soluții corespund problemelor de poluare (56% consideră-o gravă la nivel local), zgomot (48%) și deficit de spații verzi (32%).

Locuirea și eficiența energetică sunt menționate de circa 10% dintre respondenți, corelându-se cu evaluările negative privind starea fondului locativ (11% la nivel general) și cu costurile ridicate ale locuințelor (84% nemulțumire).

Transparența și participarea civică (8-10%) corespund deficitului de încredere identificat în capitolul 2, unde 60% dintre respondenți consideră că nu pot participa efectiv la deciziile comunitare.

Această corespondență între probleme și soluții arată că percepțiile locuitorilor sunt coerente și că agenda lor de priorități este construită logic: se solicită intervenții acolo unde insatisfacția este cea mai ridicată. Pentru planificarea urbană, aceasta oferă o legitimitate puternică: soluțiile propuse nu sunt abstracte, ci derivă direct din experiența cotidiană a orașului.

4.2. Prioritățile investiționale

Percepțiile locuitorilor privind domeniile prioritare pentru investiții confirmă continuitatea viziunii pragmatice, centrată pe nevoile imediate ale infrastructurii, dar care integrează tot mai clar dimensiuni de sustenabilitate și calitate a vieții urbane (Fig. 15).

În topul domeniilor considerate prioritare se detașează net infrastructura de transport și mobilitate. Modernizarea și extinderea drumurilor pentru fluidizarea traficului urban (39%), construirea de parcări (39%) și modernizarea transportului public (36%) constituie primele trei domenii menționate, indicând continuitatea preocupării majore identificate și în capitolele anterioare: presiunea traficului și a parcării ca principală sursă de disconfort urban.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



ISO 9001



IONNET

INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Fig. 15. Percepția asupra priorităților de dezvoltare ale municipiului Chișinău



Întrebare: Gândindu-vă la nevoile de dezvoltare ale Municipiului Chișinău, dintre următoarele domenii de investiții care credeți că sunt prioritare? Întrebare cu răspuns multiplu, maxim 3 variante. N=394 respondenți

Infrastructura pentru mobilitate activă și mediul urmează cu ponderi moderate dar relevante: dezvoltarea infrastructurii pentru bicicliști și pietoni (20%) și extinderea spațiilor verzi (20%) sugerează că o parte tot mai mare a populației corelează problema mobilității cu cea a calității mediului. Aproximativ 18% consideră importantă modernizarea drumurilor care conectează orașul cu localitățile suburbane, evidențiind conștientizarea dependenței funcționale dintre Chișinău și zona metropolitană.

Gestionarea ecologică a deșeurilor este menționată de 17% dintre respondenți, reflectând preocuparea pentru costurile sociale ale poluării și salubrității precare. Eficiența energetică a clădirilor publice și de locuit (15%) și reabilitarea patrimoniului istoric și cultural (13%) exprimă o viziune emergentă asupra orașului ca organism sustenabil și identitar, nu doar funcțional.

Investițiile în unități de învățământ (12%), locuințe pentru tineri sau grupuri defavorizate (11%) și reabilitarea unităților spitalicești (7%) au ponderi mai mici, ceea ce poate reflecta o încredere relativă în funcționarea acestor sisteme sau o prioritizare mai clară a infrastructurii fizice, vizibile.

Structura răspunsurilor conturează o ierarhie a urgențelor în care mobilitatea domină, dar în care apare tot mai clar un nucleu de valori emergente legate de calitatea mediului urban -- spații verzi, eficiență energetică, reciclare, reabilitare. Acest echilibru între nevoile „dure” (trafic, drumuri, parcuri) și cele „moi” (spațiu public, mediu, patrimoniu) indică o schimbare subtilă a culturii urbane, cu deschidere către o planificare mai coerentă și orientată pe calitatea vieții.

4.3. Principiile directoare pentru dezvoltarea urbană



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

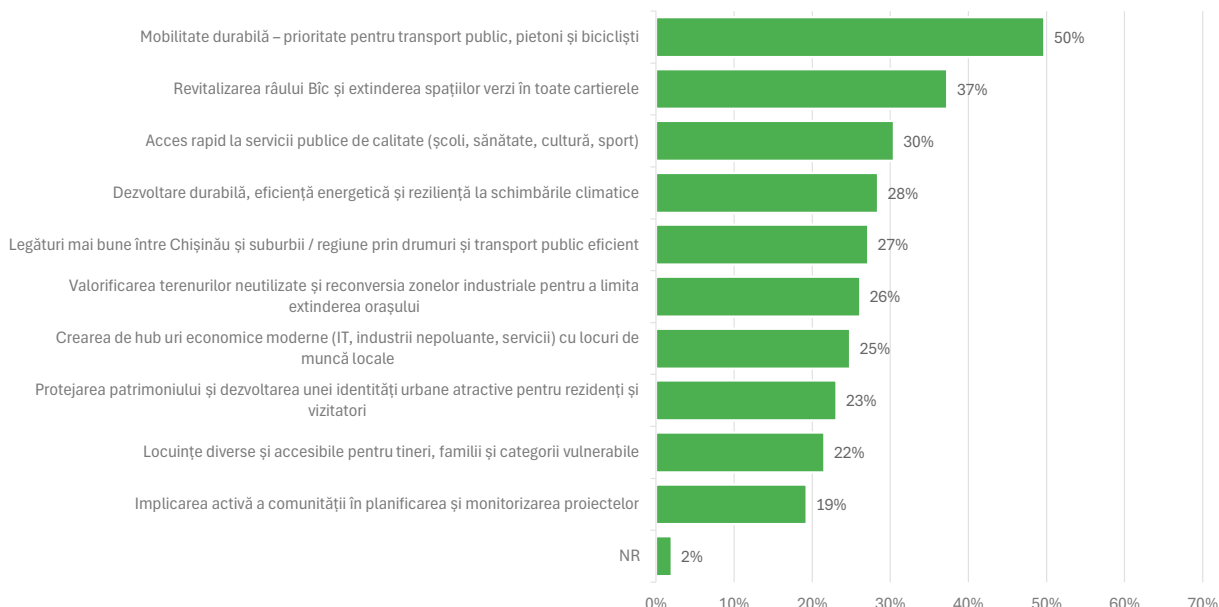
UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Întrebarea referitoare la principiile care ar trebui să ghideze dezvoltarea orașului în următoarele decenii confirmă această dublă dimensiune a percepției publice: una centrată pe mobilitate, cealaltă pe sustenabilitate și echitate urbană (Fig. 16).

Fig. 16. Percepția asupra principiilor care ar trebui să ghideze dezvoltarea municipiului Chișinău



Întrebare: Care dintre următoarele principii ar trebui să ghideze dezvoltarea Municipiului Chișinău în următorii 15-20 de ani?
Întrebare cu răspuns multiplu, maxim 3 variante. N=394 respondenți

Mobilitatea durabilă este de departe cea mai frecvent menționată direcție strategică (50% dintre respondenți), urmată de revitalizarea râului Bîc și extinderea spațiilor verzi în toate cartierele (37%). Acest tandem -- transport public eficient și ecologizare -- sintetizează noua paradigmă a dezvoltării urbane sustenabile, în care conectivitatea și mediul nu mai sunt tratate separat.

Accesul rapid la servicii publice de calitate (30%) și dezvoltarea durabilă, eficiența energetică și reziliența la schimbările climatice (28%) reflectă o percepție matură asupra coerenței sistemului urban: nu doar drumurile contează, ci și proximitatea dotărilor și adaptabilitatea infrastructurilor la riscurile climatice.

Legături mai bune între Chișinău și suburbii sunt menționate de 27% dintre respondenți, confirmând nevoia de abordare metropolitană a mobilității. Reconversia zonelor industriale neutilizate (26%) trimite direct la presiunea asupra terenurilor intravilane și la nevoia de regenerare urbană prin reutilizarea inteligentă a spațiilor existente.

Un sfert dintre participanți (25%) susțin crearea unor hub-uri economice moderne, compatibile cu economia digitală și industriile creative, indicând așteptarea unei transformări a bazei economice urbane. Protejarea patrimoniului și dezvoltarea unei identități urbane atractive (23%), alături de asigurarea locuințelor accesibile (22%) și implicarea activă a comunității în planificare (19%), confirmă că locuitorii asociază dezvoltarea nu doar cu infrastructura, ci și cu coeziunea socială și identitatea urbană.

Comparația între prioritățile investiționale (Fig. 15) și principiile directe (Fig. 16) relevă o convergență puternică: mobilitatea durabilă apare atât ca domeniu prioritar de investiții (cumul 95% pentru trafic + parcuri + transport public), cât și ca principiu director (50%). Similar, spațiile verzi sunt menționate ca prioritate investițională (20%) și ca principiu strategic (37% cu revitalizarea Bîc).



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Această convergență arată că percepțiile locuitorilor nu sunt contradictorii, ci stratificate: pe termen scurt, se cer soluții la problemele imediate (trafic, parcare, infrastructură), iar pe termen lung se aspiră la un oraș mai verde, mai conectat și mai coerent. Pentru planificarea urbană, aceasta înseamnă că intervențiile nu pot fi doar reactive, ci trebuie să sincronizeze urgențele cu viziunea strategică.

4.4. Sinteza viziunii locuitorilor: convergențe și implicații

4.4.1. Tripla convergență: probleme - soluții - principii

Analiza integrată a datelor din capitolele 3 și 4 relevă o tripla convergență care oferă legitimitate și claritate planificării urbane:

Mobilitatea ca prioritate absolută apare consistent în toate dimensiunile: 50% identifică traficul ca problemă principală (Fig. 6), 87% îl consideră grav la nivel local (Fig. 7), 45-50% propun fluidizarea traficului și parcuri ca soluții (Fig. 8), 39% solicită investiții în drumuri și 39% în parcuri (Fig. 15), iar 50% consideră mobilitatea durabilă principiu director (Fig. 16).

Calitatea mediului și spațiile verzi formează al doilea nucleu de convergență: 16% menționează deficitul de spații verzi ca problemă, 32% îl consideră grav local, 20-25% propun plantarea de arbori și amenajarea parcurilor, 20% solicită investiții în spații verzi, iar 37% susțin revitalizarea Bîc și extinderea spațiilor verzi ca principiu strategic.

Transparența și participarea apar în proporții mai mici dar constante: 60% consideră că nu pot participa efectiv la decizii (Fig. 5), 12% indică funcționarea ineficientă a administrației ca problemă (Fig. 6), 8-10% propun transparență decizională ca soluție (Fig. 8), iar 19% susțin implicarea activă a comunității ca principiu director (Fig. 16).

Această convergență nu reflectă o incoerență a percepției, ci o **stratificare logică a nevoilor urbane**: locuitorii își doresc în egală măsură un oraș funcțional și un oraș plăcut. Prin urmare, planificarea strategică trebuie să evite abordările exclusive -- doar tehnice sau doar ecologice -- și să urmărească sincronizarea intervențiilor materiale cu cele de regenerare urbană și guvernare participativă.

4.4.2. Diferențe între urgență și viziune strategică

Deși există convergență, se remarcă și **diferențe de accent** între prioritățile investiționale (ce trebuie făcut acum) și principiile directoare (cum ar trebui să arate orașul în viitor):

Investițiile prioritare sunt pragmatice și centrate pe rezolvarea problemelor imediate: drumuri (39%), parcuri (39%), transport public (36%). Acestea reflectă urgența resimțită zilnic de locuitori.

Principiile directoare sunt mai aspiraționale și integrate: mobilitate durabilă (50% -- nu doar drumuri, ci sistem complet), revitalizare Bîc + spații verzi (37% -- viziune ecologică), acces rapid la servicii (30% -- proximitate și calitate).

Această diferență sugerează că locuitorii fac distincție între **ce îi deranjează acum** și **cum își doresc orașul în viitor**. Pentru PUG, aceasta înseamnă că soluțiile pe termen scurt (extindere drumuri, parcuri) trebuie integrate într-o viziune pe termen lung (mobilitate durabilă, ecologizare, proximitate servicii), evitând riscul ca intervențiile imediate să compromită obiectivele strategice.

4.4.3. Recomandări pentru Planul Urbanistic General

Viziunea locuitorilor conturează un triplu consens emergent care poate ghida actualizarea PUG prin recomandări concrete:

1. Mobilitatea durabilă ca prioritate strategică



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”

UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

- ≡ Dezvoltarea unui sistem integrat de transport public cu benzi dedicate pe arterele principale, sincronizare a orarelor și integrare tarifară între troleibuz, autobuz și rutele suburbane;
- ≡ Crearea unei rețele continue de piste pentru biciclete și trotinete, conectând cartierele rezidențiale cu zonele de muncă, educație și servicii;
- ≡ Amenajarea de parcuri park & ride la intrările în oraș, corelate cu acces rapid la transport public către centru;
- ≡ Implementarea unui sistem de management al parcurii în zonele centrale: parcare cu plată diferențiată, reglementări clare pentru parcare pe trotuare, crearea de parcuri supraterane și subterane;
- ≡ Modernizarea drumurilor de legătură între Chișinău și suburbii, cu prioritate pentru coridoarele de transport public.

2. Infrastructura verde și calitatea mediului

- ≡ Revitalizarea râului Bîc ca axă verde urbană, cu amenajarea malurilor pentru promenade pietonale și velo, crearea de zone de agrement și asigurarea funcțiilor ecologice;
- ≡ Extinderea rețelei de spații verzi în toate sectoarele, cu accent pe cartierele deficitare (Buiucani, Ciocana), prin crearea de parcuri de proximitate la distanță de maxim 10 minute de mers pe jos;
- ≡ Conectarea spațiilor verzi existente prin coridoare ecologice, facilitând deplasarea pietonală și velo în condiții de confort;
- ≡ Îmbunătățirea gestionării deșeurilor prin extinderea colectării selective, modernizarea infrastructurii de salubritate și crearea de facilități de reciclare;
- ≡ Monitorizarea și reducerea poluării aerului și a zgomotului în zonele critice (Rîșcani, Buiucani) prin măsuri de limitare a traficului și crearea de bariere verzi.

3. Transparența planificării și participarea comunității

- ≡ Instituirea unor mecanisme clare de consultare publică pentru toate proiectele majore de dezvoltare urbană, cu calendar publicat, puncte de decizie explicitate și raportare a modului în care propunerile cetățenilor au fost integrate;
- ≡ Crearea unei platforme online accesibile pentru urmărirea stadiului proiectelor de infrastructură și dezvoltare urbană, cu actualizări periodice și posibilitatea de feedback din partea comunității;
- ≡ Organizarea de ateliere participative la nivel de cartier pentru identificarea priorităților locale și co-design-ul spațiilor publice;
- ≡ Publicarea anuală a rapoartelor de implementare a PUG, cu indicatori măsurabili și comparații cu țintele stabilite;
- ≡ Asigurarea controlului efectiv asupra dezvoltării urbane prin aplicarea consecventă a regulamentelor de urbanism și sancționarea construcțiilor neautorizate.

Aceste constatări arată că planificarea urbană are nevoie de **politici diferențiate teritorial**, adaptate specificului fiecărei zone:

Pentru sectoarele centrale (Buiucani, Centru, Ciocana, Rîșcani):

- ≡ Măsuri de decongestionare: restricții pentru traficul de tranzit, taxe de acces în zonele critice, prioritizarea transportului public;
- ≡ Extinderea și modernizarea rețelei de transport public cu benzi dedicate;



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

- ≡ Programe de ecologizare: plantare arbori, amenajare parcuri de proximitate, reabilitare spații dintre blocuri.

Pentru Botanica:

- ≡ Protecția și consolidarea caracterului rezidențial prin reglementări clare de densitate și înălțime;
- ≡ Valorificarea spațiilor verzi existente prin amenajare și conectare în rețea;
- ≡ Dezvoltarea infrastructurii pentru mobilitate activă: piste biciclete, trotuare largi, zone pietonale.

Pentru suburbii:

- ≡ Investiții prioritare în conectivitate: extinderea transportului public, îmbunătățirea drumurilor de acces;
- ≡ Dezvoltarea infrastructurii locale: școli, servicii medicale, facilități comerciale de proximitate;
- ≡ Integrarea în sistemul tarifar unic de transport public metropolitan.

Prin integrarea acestor recomandări, Chișinăul poate transforma problemele identificate de locuitori într-un program coerent de dezvoltare urbană sustenabilă.

SINTEZA CAPITOLULUI

Analiza direcțiilor de dezvoltare evidențiază patru constatări majore:

1. **Coerență logică între probleme și soluții:** Locuitorii nu doar identifică disfuncționalități, ci propun direcții clare de intervenție, construind o agendă de la diagnostic la acțiune. Mobilitatea, mediul și transparența apar consistent în toate dimensiunile analizate.
2. **Echilibru între urgență și viziune strategică:** Prioritățile investiționale (drumuri, parcuri, transport public) reflectă nevoile imediate, în timp ce principiile directoare (mobilitate durabilă, ecologizare, proximitate servicii) exprimă aspirația către un oraș mai coerent și mai plăcut.
3. **Convergență puternică pe trei direcții:** Mobilitatea durabilă (50%), spațiile verzi și revitalizarea Bîc (37%) și accesul la servicii de calitate (30%) formează nucleul viziunii locuitorilor, oferind repere clare pentru PUG.
4. **Maturitate civică emergentă:** Deși în proporții mai mici (8-19%), solicitările privind transparența, participarea și controlul dezvoltării urbane indică o dimensiune civică matură: percepția că problemele orașului țin și de modul în care sunt luate deciziile publice, nu doar de lipsa resurselor.

Viziunea locuitorilor poate fi astfel rezumată: un oraș funcțional (mobilitate eficientă), plăcut (spații verzi, mediu curat), echitabil (acces la servicii, locuințe accesibile) și transparent (participare civică reală). Această viziune oferă legitimitate și direcție actualizării PUG, confirmând că planificarea urbană trebuie să sincronizeze intervențiile tehnice cu aspirațiile sociale și cu principiile sustenabilității.

C. CONCLUZII - EVIDENȚIEREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR ȘI PRIORITĂȚI DE INTERVENȚIE

5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Prezentul studiu sociologic oferă o imagine comprehensivă asupra modului în care locuitorii municipiului Chișinău percep calitatea vieții urbane, identifică problemele actuale și își articulează prioritățile de dezvoltare. Analiza celor



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

394 de răspunsuri valide relevă un oraș funcțional dar tensionat, caracterizat prin satisfacție moderată, disfuncționalități clare în domeniul mobilității și locuirii, și o viziune coerentă asupra direcțiilor necesare de dezvoltare.

Acest capitol sintetizează principalele constatări ale studiului, evidențiază disfuncționalitățile majore identificate de locuitori și formulează priorități de intervenție pentru actualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Chișinău.

5.1. Constatări principale

Satisfacția moderată și atașamentul condiționat

Satisfacția generală cu viața în Chișinău este moderată: 44% dintre respondenți se declară mulțumiți, 19% nemulțumiți, iar 30% neutri (indice net +25pp). Această satisfacție coexistă cu un grad ridicat de neutralitate, indicând o atitudine pozitivă dar fragilă, dependentă de calitatea serviciilor urbane.

Atașamentul față de oraș este, de asemenea, condiționat: 49% ar rămâne în același cartier, 16% s-ar muta într-o altă zonă a municipiului, dar 24% ar pleca în străinătate dacă ar avea posibilitatea. Această "loialitate condiționată" reflectă faptul că locuitorii continuă să investească emoțional în oraș atâta timp cât percep o perspectivă de îmbunătățire.

Contrastele în evaluarea domeniilor urbane

Analiza pe domenii specifice evidențiază contraste marcante:

- ≡ **Domenii evaluate pozitiv:** iluminatul public (58% evaluări pozitive), viața culturală (57%), rețelele de utilități edilitare (51%), parcurile și locurile de joacă (scor mediu 3,32).
- ≡ **Domenii evaluate negativ:** prețul locuințelor/chiriilor (84% evaluări negative, scor 1,58/5), disponibilitatea locurilor de parcare (82% negative), fluiditatea traficului rutier (78% negative), infrastructura rutieră și pietonală (56% negative).

Această polarizare arată că, deși anumite servicii publice funcționează satisfăcător, presiunea cumulată generată de costurile locuirii, congestia traficului și lipsa parcarilor influențează decisiv percepția generală asupra calității vieții.

Variații teritoriale semnificative

Analiza pe sectoare relevă diferențe notabile care reflectă atât caracteristicile morfologice ale fiecărei zone, cât și distribuția inegală a investițiilor publice:

- ≡ **Sectoarele centrale** (Buiucani, Centru, Ciocana, Rîșcani) concentrează cele mai acute probleme de mobilitate, poluare și zgomot, fiind percepute ca zone congestionate și cu calitate degradată a mediului
- ≡ **Botanica** prezintă un profil echilibrat, cu spații verzi apreciate dar vulnerabile la presiunea traficului
- ≡ **Suburbiile** beneficiază de un mediu mai liniștit și infrastructură de bază funcțională, dar suferă de conectivitate deficitară cu orașul și acces limitat la servicii

Inechități de accesibilitate



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Orașul este perceput ca insuficient adaptat nevoilor diverselor categorii sociale. Persoanele cu dizabilități sunt categoria pentru care Chișinăul este considerat cel mai puțin prietenos (70% evaluări negative, scor 2,06/5), urmate de vârstnici (scor 2,9). Această percepție indică deficiențe structurale în accesibilitatea spațială și incluziunea socială.

Deficit de încredere civică

Aproximativ 60% dintre respondenți consideră că locuitorii nu pot participa efectiv la deciziile comunitare și că implicarea lor nu are impact real. Acest deficit de încredere poate limita susținerea publică pentru proiecte de dezvoltare urbană și subliniază necesitatea unor mecanisme transparente și eficiente de participare civică.

5.2. Disfuncționalități majore

Pe baza percepțiilor locuitorilor, se pot identifica cinci categorii principale de disfuncționalități urbane:

1. Mobilitatea urbană: blocaj sistemic

Mobilitatea constituie nucleul de maximă insatisfacție, menționat consistent în toate dimensiunile analizate:

- ≡ **50%** identifică traficul congestionat ca principala problemă a orașului
- ≡ **87%** consideră supraaglomerarea traficului din zona de locuire ca fiind gravă sau foarte gravă
- ≡ **80%** consideră insuficiența locurilor de parcare ca fiind gravă sau foarte gravă
- ≡ **Dependența de automobil:** 37% din deplasări se fac cu autoturismul (șofer + pasager), doar 29% cu transportul public

Sistemul actual de mobilitate este perceput ca un "blocaj sistemic" în care dependența de automobil generează congestie, lipsă de parcuri, poluare și degradare a calității vieții. Transportul public nu reușește să se impună ca alternativă viabilă din cauza lipsei de integrare, a frecvenței insuficiente și a confortului redus.

2. Costul locuirii și calitatea fondului construit

Prețul locuințelor și chiriilor reprezintă a doua mare disfuncționalitate: 84% dintre respondenți exprimă nemulțumire, iar scorul mediu este de doar 1,58/5. Această presiune economică afectează în special tinerii și familiile, contribuind la intențiile de migrație.

Starea fondului locativ (11% menționări ca problemă) și eficiența energetică redusă a blocurilor existente accentuează vulnerabilitatea gospodăriilor și ineficiența resurselor urbane.

3. Calitatea mediului urban

Poluarea aerului este considerată problemă gravă de 56% dintre respondenți la nivel local, zgomotul de 48%, iar depozitarea necorespunzătoare a gunoierului de 49%. Aceste probleme sunt concentrate în sectoarele centrale, în special Rîșcani și Buiucani, și sunt direct corelate cu intensitatea traficului.

Deficitul de spații verzi este perceput ca grav de 32% dintre respondenți, cu variații mari între sectoare. Deși Chișinăul dispune de un patrimoniu natural semnificativ, acesta este perceput ca insuficient valorificat și inegal distribuit.

4. Infrastructura rutieră și pietonală

Starea infrastructurii rutiere și pietonale este evaluată negativ de 56% dintre respondenți (20% foarte gravă, 36% destul de gravă). Trotuarele și trecerile de pietoni sunt considerate degradate sau insuficiente de 49%, iar



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

infrastructura pentru biciclete și trotinete este practic absentă (6% menționări ca problemă, dar 56% consideră că nu există trasee continue și sigure).

5. Dezvoltarea urbană haotică

Dezvoltarea urbană haotică și lipsa unei strategii coerente de planificare sunt menționate de 30% dintre respondenți ca problemă majoră. Această percepție reflectă îngrijorarea privind slaba coordonare a investițiilor imobiliare, presiunea asupra infrastructurii și lipsa unei viziuni integrate de dezvoltare.

Funcționarea ineficientă a administrației locale este menționată de 12% dintre respondenți, iar lipsa controlului asupra construcțiilor neautorizate amplifică percepția de dezordine urbană.



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

6. PRIORITĂȚI

Pe baza disfuncționalităților identificate și a viziunii locuitorilor asupra dezvoltării urbane, se pot formula următoarele priorități de intervenție pentru actualizarea Planului Urbanistic General:

PRIORITATEA 1: Reechilibrarea sistemului de mobilitate urbană

Fundamentare: 50% identifică traficul ca problemă principală, 87% îl consideră grav local, 50% solicită mobilitate durabilă ca principiu director.

Direcții de acțiune:

a) Transport public integrat și eficient

- ≡ Dezvoltarea unui sistem integrat cu benzi dedicate, sincronizare orare și integrare tarifară
- ≡ Crearea de coridoare de transport rapid (BRT sau troleibuz expres) pe arterele principale
- ≡ Extinderea rețelei către suburbii cu terminaluri de transfer și sincronizare cu rutele urbane

b) Infrastructură pentru mobilitate activă

- ≡ Crearea unei rețele continue de piste pentru biciclete și trotinete, conectând cartierele rezidențiale cu zonele de muncă și servicii
- ≡ Reabilitarea trotuarelor și a trecerilor de pietoni pentru siguranță și accesibilitate universală
- ≡ Amenajarea de zone pietonale în centru și în cartiere

c) Gestionarea parcării și a traficului

- ≡ Implementarea unui sistem de management al parcării: parcare cu plată diferențiată în zonele centrale, reglementări clare pentru parcare pe trotuare
- ≡ Crearea de parcuri park & ride la intrările în oraș, corelate cu transport public rapid
- ≡ Măsuri de descurajare a traficului de tranzit în zonele rezidențiale

d) Integrare metropolitană

- ≡ Modernizarea drumurilor de legătură Chișinău-suburbii cu prioritate pentru transportul public
- ≡ Crearea unui sistem tarifar unic metropolitan
- ≡ Planificarea coordonată a mobilității la nivel de zonă funcțională

PRIORITATEA 2: Regenerarea mediului urban și extinderea infrastructurii verzi

Fundamentare: 37% solicită revitalizarea Bîc și extinderea spațiilor verzi ca principiu director, 32% consideră deficitul de spații verzi ca problemă gravă locală.

Direcții de acțiune:

a) Rețea verde integrată

- ≡ Revitalizarea râului Bîc ca axă verde urbană, cu amenajarea malurilor pentru promenade pietonale și velo
- ≡ Extinderea spațiilor verzi în toate sectoarele, cu accent pe Buiucani și Ciocana (cartiere deficitare)
- ≡ Crearea de parcuri de proximitate la distanță de maxim 10 minute de mers pe jos



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

- ≡ Conectarea spațiilor verzi printr-un sistem de coridoare ecologice

b) Îmbunătățirea calității aerului și reducerea zgomotului

- ≡ Monitorizarea și reducerea poluării în zonele critice (Rîșcani, Buiucani) prin limitarea traficului
- ≡ Crearea de bariere verzi și zone-tampon între arterele cu trafic intens și zonele rezidențiale
- ≡ Promovarea mobilității active și a transportului public pentru reducerea emisiilor

c) Gestionarea deșeurilor

- ≡ Extinderea colectării selective în toate sectoarele
- ≡ Modernizarea infrastructurii de salubritate și crearea de facilități de reciclare
- ≡ Îmbunătățirea curățeniei spațiilor dintre blocuri și a zonelor publice

PRIORITATEA 3: Politici integrate de locuire și reabilitare urbană

Fundamentare: 84% nemulțumire privind prețul locuințelor, 24% intenție de migrație externă motivată de costuri și calitate urbană.

Direcții de acțiune:

a) Accesibilitatea locuirii

- ≡ Dezvoltarea de programe pentru locuințe accesibile destinate tinerilor și familiilor
- ≡ Reglementări clare pentru diversificarea tipologiilor de locuințe (nu doar apartamente mari)
- ≡ Facilitarea reconversiei spațiilor industriale neutilizate pentru funcțiuni rezidențiale mixte

b) Reabilitarea fondului locativ existent

- ≡ Programe de reabilitare termică a blocurilor, cu sprijin financiar pentru proprietari
- ≡ Modernizarea instalațiilor și creșterea eficienței energetice
- ≡ Îmbunătățirea spațiilor dintre blocuri: verdeață, mobilier urban, locuri de joacă

c) Calitatea mediului construit

- ≡ Controalele stricte asupra calității construcțiilor noi
- ≡ Protejarea și reabilitarea patrimoniului arhitectural
- ≡ Promovarea unor standarde ridicate de design urban și arhitectură

PRIORITATEA 4: Accesibilitate și incluziune socială

Fundamentare: 70% consideră orașul nefavorabil pentru persoane cu dizabilități, 30% semnalează acces limitat la servicii medicale și educaționale.

Direcții de acțiune:

a) Accesibilitate universală

- ≡ Adaptarea infrastructurii publice conform principiilor de proiectare universală



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCURESTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCURESTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

- ≡ Reabilitarea trotuarelor, trecerilor de pietoni și a accesului în clădiri publice
- ≡ Asigurarea accesibilității în transportul public

b) Proximitatea serviciilor

- ≡ Distribuție echilibrată a serviciilor publice (educație, sănătate, servicii sociale) în toate sectoarele
- ≡ Crearea de centre comunitare în cartierele deficitare
- ≡ Facilitarea accesului la servicii pentru vârstnici și persoane cu mobilitate redusă

c) Spații publice incluzive

- ≡ Amenajarea de spații publice sigure și accesibile pentru toate categoriile de vârstă
- ≡ Programe și facilități dedicate copiilor, vârstnicilor și persoanelor vulnerabile
- ≡ Promovarea diversității și incluziunii în planificarea urbană

PRIORITATEA 5: Transparența planificării și participarea civică

Fundamentare: 60% consideră că nu pot participa efectiv la decizii, 19% solicită implicarea activă a comunității ca principiu director.

Direcții de acțiune:

a) Mecanisme de participare efectivă

- ≡ Instituirea unor proceduri clare de consultare publică pentru toate proiectele majore
- ≡ Organizarea de ateliere participative la nivel de cartier pentru identificarea priorităților locale
- ≡ Implicarea comunității în co-design-ul spațiilor publice

b) Transparență și comunicare

- ≡ Crearea unei platforme online pentru urmărirea proiectelor de dezvoltare urbană
- ≡ Publicarea anuală a rapoartelor de implementare a PUG cu indicatori măsurabili
- ≡ Comunicare constantă privind deciziile de planificare și justificarea acestora

c) Control asupra dezvoltării urbane

- ≡ Aplicarea consecventă a regulamentelor de urbanism
- ≡ Sancționarea construcțiilor neautorizate și a încălcărilor
- ≡ Monitorizarea respectării prevederilor PUG

6.1. Recomandări finale pentru actualizarea PUG

Studiul sociologic confirmă că disfuncționalitățile percepute de populație sunt corelate cu probleme structurale ale orașului: infrastructura de mobilitate insuficient adaptată, presiunea pieței imobiliare, calitatea mediului și



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

fragmentarea teritorială. Locuitorii formulează însă o viziune coerentă asupra dezvoltării: un oraș funcțional (mobilitate eficientă), plăcut (spații verzi, mediu curat), echitabil (acces la servicii, locuințe accesibile) și transparent (participare civică reală).

Pentru actualizarea Planului Urbanistic General, această viziune implică:

1. **Abordare integrată, nu sectorială.** Mobilitatea, locuirea, mediul și spațiul public nu pot fi tratate separat, ci ca părți ale aceluiași ecosistem urban. Intervențiile trebuie sincronizate pentru a produce efecte cumulative pozitive.
2. **Politici diferențiate teritorial.** Sectoarele centrale necesită decongestionare și ecologizare; Botanica protecție a caracterului rezidențial și consolidarea spațiilor verzi; suburbiile conectivitate și investiții în infrastructura locală.
3. **Sincronizarea urgențelor cu viziunea strategică.** Soluțiile pe termen scurt (extindere drumuri, parări) trebuie integrate într-o viziune pe termen lung (mobilitate durabilă, rețea verde, proximitate servicii) pentru a evita ca intervențiile imediate să compromită obiectivele strategice.
4. **Legitimitatea prin participare.** Planificarea urbană trebuie să devină un proces continuu de dialog cu comunitatea, nu doar o procedură tehnică. Mecanismele de consultare, transparență și feedback trebuie transformate în instrumente reale de co-producere a orașului.
5. **Monitorizare și evaluare.** PUG trebuie însoțit de un sistem de indicatori măsurabili și de raportări periodice care să permită evaluarea progresului și ajustarea politicilor în funcție de rezultate.

Prezentul studiu oferă astfel nu doar o ierarhie a problemelor și nevoilor, ci și o bază solidă pentru definirea viziunii de dezvoltare a Chișinăului ca oraș european durabil: **conectat, verde, eficient și participativ**. Integrarea acestor percepții în actualizarea PUG va contribui la creșterea legitimității și eficienței procesului de planificare urbană, asigurând corelarea deciziilor cu așteptările și nevoile reale ale comunității.



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”

UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUIȚORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

ANEXE

Tabel 1. Caracteristicile socio-demografice ale eșantionului de populație

		Eșantion obținut	
		N	%
Sex	Masculin	217	55.1
	Feminin	177	44.9
Vârstă	<= 24	51	12.9
	25 - 34	122	31.0
	35 - 44	135	34.3
	45 - 54	48	12.2
	55 - 64	21	5.3
	65+	17	4.3
Nivel de educație	Gimnaziu (clasele V-IX)	8	2.0
	Școală profesională / de meserii	5	1.3
	Liceu cu bacalaureat	30	7.6
	Colegiu / Centru de excelență (nivel post-secundar)	20	5.1
	Studii superioare (nivel licență)	164	41.6
	Master / Doctorat	167	42.4
Status ocupațional	proprietarul unei afaceri, cu angajați	19	4.8
	proprietarul unei afaceri, fără angajați	16	4.1
	PFA, lucrez pe cont propriu	21	5.3
	angajat în sectorul public	83	21.1
	angajat în sectorul privat	178	45.2
	șomer / în căutarea unui loc de muncă	9	2.3
	elev/student	32	8.1
	casnică / aveți grijă de gospodărie	8	2.0
	pensionar	15	3.8
	persoană în incapacitate de muncă	3	0.8
	fără ocupație	1	0.3
	alta	9	2.3
Sectorul în care locuiește	Botanica	68	17.3
	Buiucani	75	19.0
	Centru	59	15.0
	Ciocana	47	11.9
	Rîșcani	77	19.5
	Suburbii	47	11.9
Cartierul / localitatea în care lociește	Aeroport	16	4.1
	Fulgulești	6	1.5
	Galata	3	0.8
	Malina Mare	7	1.8
	Muncești	9	2.3
	Buiucani Nou	27	6.9
	Buiucani Vechi	14	3.6
	Flacăra	16	4.1
	Sculeni	17	4.3
	Centru Vechi	18	4.6

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING

Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORĂȘULUI CHIȘINĂU

		Eșantion obținut	
		N	%
	Malina Mică	5	1.3
	Meleștiu	2	0.5
	Schinoasa	3	0.8
	Telecentru	25	6.3
	Ciocana Nouă	40	10.2
	Ciocana Veche	5	1.3
	Otovasca	2	0.5
	Ceucari	2	0.5
	Doina	1	0.3
	Petricani	5	1.3
	Poșta Veche	11	2.8
	Rîșcanii de jos	14	3.6
	Rîșcanii de sus	37	9.4
	Visterniceni	2	0.5
	Băcioi	2	0.5
	Dulrești	11	2.8
	Vatra	1	0.3
	Ghidighici	1	0.3
	Trușeni	1	0.3
	Codru	16	4.1
	Vadul lui Vodă	3	0.8
	Bubuieci	1	0.3
	Colonița	2	0.5
	Tohatin	1	0.3
	Cricova	1	0.3
	Stăuceni	7	1.8

PROIECTANT GENERAL – Consorțiul,



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANTELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Tabel 2. Indicele satisfacției nete față de aspecte privind infrastructura și serviciile publice din municipiul Chișinău, deagregat la nivel de sector

	Botanica [N=68]	Buiucani [N=75]	Centru [N=59]	Ciocana [N=47]	Rîșcani [N=77]	Suburbii [N=47]	Total [N=394]
Starea drumurilor și a infrastructurii rutiere	-41%	-40%	-58%	-47%	-44%	-34%	-42%
Fluiditatea traficului rutier	-68%	-73%	-68%	-85%	-79%	-64%	-73%
Disponibilitatea locurilor de parcare	-74%	-83%	-75%	-85%	-81%	-66%	-77%
Starea trotuarelor și a infrastructurii pentru pietoni	1%	-21%	-24%	4%	-9%	4%	-9%
Transportul public	-3%	-24%	-5%	-19%	-4%	-11%	-11%
Spațiile verzi existente	49%	20%	29%	43%	8%	23%	28%
Parcuri și locuri de joacă	47%	37%	22%	23%	16%	28%	30%
Curățenia și gestionarea deșeurilor	-15%	-8%	7%	6%	-13%	30%	0%
Rețele de utilități edilitare (apă, canal, gaze)	28%	41%	25%	53%	29%	47%	35%
Calitatea aerului	-31%	-53%	-24%	-21%	-59%	-36%	-39%
Nivelul de zgomot	-25%	-51%	-25%	-13%	-40%	-19%	-32%
Iluminatul public	47%	37%	41%	47%	40%	62%	44%
Facilități pentru practicarea de sporturi	25%	13%	17%	19%	-1%	15%	15%
Viața culturală	53%	47%	58%	38%	33%	38%	44%
Siguranța cetățeanului, nivelul infracționalității	13%	5%	32%	30%	14%	6%	17%
Locuri de muncă	12%	11%	7%	36%	20%	2%	14%
Prețul locuințelor / chiriilor	-69%	-96%	-76%	-85%	-84%	-83%	-82%
Calitatea școlilor	22%	-8%	19%	2%	-14%	13%	5%
Calitatea serviciilor medicale	13%	-11%	34%	6%	-5%	4%	6%
Reabilitarea și conservarea patrimoniului cultural și istoric	-28%	-57%	-44%	-24%	-48%	-28%	-39%
Eficiența energetică a clădirilor de locuit	-21%	-48%	-36%	-28%	-36%	-26%	-33%
Aspectul, frumusețea orașului, armonia arhitecturală	-27%	-20%	-12%	-8%	-27%	-11%	-19%
Conectivitatea dintre suburbii și oraș	10%	-8%	10%	0%	-3%	-13%	0%

Notă: Indicele satisfacției nete reprezintă diferența dintre % evaluări pozitive și % evaluări negative. Valori negative indică nemulțumire predominantă, valori pozitive indică satisfacție predominantă.

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR
LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Tabel 3. Indicele satisfacției nete față de aspecte privind infrastructura și serviciile publice din municipiul Chișinău, deagregat pe caracteristici socio-demografice

	Sexul respondentului		Vârsta respondentului			Ocupația respondentului			
	Masculin	Feminin	<=34	35-54	55+	Antreprenor/pe cont propriu	Angajat în sectorul public	Angajat în sectorul privat	Inactiv /neocupat
Starea drumurilor și a infrastructurii rutiere	-41%	-44%	-42%	-41%	-53%	-48%	-31%	-42%	-51%
Fluiditatea traficului rutier	-78%	-66%	-72%	-77%	-55%	-75%	-70%	-72%	-75%
Disponibilitatea locurilor de parcare	-80%	-74%	-65%	-86%	-87%	-82%	-83%	-77%	-68%
Starea trotuarelor și a infrastructurii pentru pietoni	-6%	-12%	-8%	-7%	-21%	-11%	17%	-15%	-20%
Transportul public	-7%	-16%	-20%	-7%	8%	-9%	2%	-17%	-13%
Spațiile verzi existente	31%	25%	32%	33%	-13%	23%	48%	26%	16%
Parcuri și locuri de joacă	26%	36%	38%	30%	0%	34%	43%	24%	30%
Curățenia și gestionarea deșeurilor	-2%	2%	8%	-1%	-29%	7%	19%	-8%	-5%
Rețele de utilități edilitare (apă, canal, gaze)	31%	40%	42%	30%	32%	39%	45%	28%	40%
Calitatea aerului	-35%	-45%	-30%	-47%	-45%	-36%	-39%	-39%	-43%
Nivelul de zgomot	-37%	-25%	-20%	-39%	-47%	-23%	-33%	-33%	-35%
Iluminatul public	49%	38%	43%	46%	40%	34%	58%	42%	42%
Facilități pentru practicarea de sporturi	18%	13%	31%	6%	-8%	0%	24%	18%	12%
Viața culturală	37%	53%	41%	52%	18%	48%	58%	39%	38%
Siguranța cetățeanului, nivelul infracționalității	24%	8%	23%	19%	-21%	20%	16%	22%	4%
Locuri de muncă	14%	15%	10%	20%	8%	0%	20%	22%	1%
Prețul locuințelor / chiriilor	-80%	-86%	-90%	-78%	-74%	-80%	-87%	-84%	-75%
Calitatea școlilor	8%	2%	13%	0%	-8%	-2%	8%	2%	14%
Calitatea serviciilor medicale	5%	8%	9%	10%	-26%	7%	4%	11%	-3%
Reabilitarea și conservarea patrimoniului cultural și istoric	-43%	-35%	-26%	-49%	-53%	-48%	-41%	-37%	-36%
Eficiența energetică a clădirilor de locuit	-42%	-23%	-20%	-45%	-40%	-36%	-36%	-31%	-34%
Aspectul, frumusețea orașului, armonia arhitecturală	-30%	-6%	-23%	-16%	-16%	-41%	8%	-23%	-25%
Conectivitatea dintre suburbii și oraș	-9%	12%	3%	-4%	5%	-18%	4%	0%	10%

Tabel 4. Percepția severității problemelor - % destul + foarte gravă, la nivel de sector

PROIECTANT GENERAL – Consorțiu,



ARHICON



Strada Academiei 18-20, 010014 - BUCUREȘTI, ROMANIA, Tel: 307.71.05 ; 307.71.90 fax 307.71.05 cod fiscal R14771110

UNIVERSITATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
ION MINCU - BUCUREȘTI
CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE,
EXPERTIZĂ ȘI CONSULTING



INSTITUTUL MUNICIPAL DE PROIECTĂRI
„CHIȘINĂU PROIECT”



UNIVERSITATEA TEHNICĂ
A MOLDOVEI

LIDER - Arhicon București

UAUIIM-CCPEC București

IMP Chișinău Proiect

UTM Chișinău

PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CHIȘINĂU

STUDIU SOCIOLOGIC PRIVIND CUNOAȘTEREA NECESITĂȚILOR ȘI DOLEANȚELOR LOCUITORILOR PRIVIND DEZVOLTAREA URBANĂ A ORAȘULUI CHIȘINĂU

Cât de grave sunt următoarele probleme în zona în care locuiți?	Botanica	Buiucani	Centru	Ciocana	Rîșcani	Suburbii	Total
Infrastructură rutieră și pietonală degradată / insuficientă	50%	45%	63%	53%	60%	64%	55%
Supraaglomerarea traficului auto la orele de vârf	84%	92%	90%	92%	90%	77%	88%
Acces limitat la transport public	22%	27%	24%	28%	25%	51%	28%
Insuficiența locurilor de parcare	87%	87%	87%	87%	78%	57%	80%
Zgomotul produs de traficul autoturismelor, șantiere sau activități industriale	44%	49%	51%	45%	48%	51%	48%
Acces limitat la servicii de proximitate (magazine, farmacii etc)	3%	5%	12%	6%	14%	9%	8%
Acces limitat la școli, grădinițe	16%	33%	20%	30%	42%	45%	30%
Acces limitat la servicii medicale	31%	21%	10%	21%	30%	28%	23%
Lipsa centrelor / programelor sociale pentru copii, vârstnici sau persoane vulnerabile	40%	49%	53%	55%	55%	60%	49%
Lipsa sau starea precară a rețelelor de apă și canalizare	21%	29%	48%	19%	30%	34%	29%
Iluminatul public insuficient	19%	21%	29%	23%	29%	15%	23%
Depozitarea necorespunzătoare a gunoierului	59%	49%	44%	36%	51%	57%	49%
Poluarea aerului	57%	61%	54%	66%	68%	47%	59%
Spații verzi insuficiente	27%	28%	34%	32%	38%	47%	33%
Câinii vagabonzi	63%	76%	64%	70%	69%	66%	67%
Infracționalitate	25%	29%	22%	21%	27%	28%	25%
Calamități naturale (inundații, alunecări de teren etc.)	18%	32%	27%	26%	18%	15%	23%

Notă: Procentajele indică proporția respondenților care consideră problema respectivă ca fiind "destul de gravă" sau "foarte gravă" în zona lor de locuire. Valori peste 50% semnalează probleme acute.