



De ce încă nu avem parcări cu plată în municipiul Chișinău?

Autor: Stanislav GHILEȚCHI
Chișinău, 9 noiembrie 2021

Spațiul carosabil de lângă bordură reprezintă unul din bunurile municipiului Chișinău pe care autoritățile locale încă nu-l exploatează pentru binele tuturor locuitorii capitalei Republicii Moldova. Anume pe acest spațiu se pot amenaja benzi dedicate pentru transportul public, pot fi prevăzute spații dedicate pentru de încărcare-descărcare a mașinilor de livrare, se pot construi stații de alimentare pentru automobilele electrice, se pot amenaja piste pentru bicicliști, pot fi dezvoltate spații urbane pentru locuitori sau se pot amenaja parcări cu plată. Dar cu toate că există diferite și multiple oportunități de gestionare a acestui spațiu limitat (lungimea străzilor în Chișinău este aproximativ 700 km, iar lungimea trotuarelor 500 km), în municipiul Chișinău acest spațiu este utilizat preponderent pentru parcare automobilelor. **Parcarea gratuită și nelimitată a automobilelor.**

Autoritățile locale din Republica Moldova de mai multe ori au ridicat întrebarea despre insuficiența resurselor financiare la nivel local pentru realizarea proiectelor de dezvoltare care ar crește calitatea vieții pentru cetățeni. În aceste condiții, activitățile destul de timide ale primăriei Chișinău pentru introducerea parcarilor cu plată nu sunt justificate. De exemplu, în 2020, autoritățile locale din Țările de Jos (Olanda) au colectat peste EUR 1 miliard din taxa pentru parcare. Venitul din parcare cu plată reprezintă 9.5% din toate impozitele și taxele colectate la nivel local. Municipiul Chișinău, pe lângă faptul că ratează venituri semnificative, alocă anual din bugetul municipal MDL 10 milioane pentru proiectarea și amenajarea parcarilor gratuite. **De ce încă nu avem parcări cu plată în municipiul Chișinău?**

NOTĂ ANALITICĂ IPRE nr. 5/2021

RECOMANDĂRI:

- **Schimbarea paradigmei de dezvoltare și amenajare a străzilor din Chișinău.** Opțiunea status quo care prevede că spațiul de lângă bordură poate fi utilizat ca și parcare gratuită trebuie eliminată treptat.
- **Transparentizarea costurilor pentru construcția și amenajarea parcarilor.** Din bugetul local se alocă anual MDL 10 milioane pentru amenajarea și întreținerea locurilor de parcare. Parcarea gratuită nu este chiar gratuită. De exemplu, pentru amenajarea parcarilor publice de lângă Parcul Dendrariu au fost planificate 3.8 milioane lei pentru 170 de locuri (22,143 lei per loc de parcare).
- **Inventarierea tuturor străzilor din Chișinău, punând un accent deosebit pe zona centrală.** Inventarierea trebuie efectuată bloc cu bloc, stradă cu stradă.
- **Elaborarea schemelor de transport pentru organizarea circulației rutiere.**
- **În paralele cu inventarierea, se recomandă marcarea locurilor de parcare.** În acest sens, efortul autorităților de delimitare a spațiilor de parcare prin marcaj trebuie continuat și susținut.
- **Introducerea treptată a parcarilor cu plată.** Nu este fezabil și posibil ca după 30 de ani de parcare gratuită, să introduci brusc parcare cu plată.
- **În colaborare cu autoritățile publice centrale, elaborare și ajustarea cadrului legal, inclusiv aprobarea unui regulament de funcționare a parcarilor cu plată în municipiul Chișinău.**



Prezenta Analiză a fost elaborată în cadrul proiectului IPRE „Analize Tematice a politicilor publice”, realizat cu susținerea Fundației Konrad Adenauer (KAS) în Republica Moldova.

Opiniile reflectate în prezenta publicație aparțin autorilor și nu reflectă neapărat opinia KAS.





PREFERINȚA DISPROPORȚIONATĂ ÎN FAVOAREA PARCĂRILOR GRATUITE

La 7 octombrie 2021 a fost amenajată o parcare în fața centrului comercial Zorile (40 de locuri) din municipiul Chișinău. La 6 octombrie, autoritățile locale au anunțat că pe terenul municipal de sub podul din strada Albișoara intersecție cu strada Ismail, va fi amenajată o parcare publică pentru toți cetățenii. În septembrie 2021, a fost deschisă parcare publică municipală din strada Ismail (80 de locuri). Întregul teritoriu a fost asfaltat fiind instalat și un sistem de iluminat public. Autoritățile municipale au promis că lucrările de amenajare a parcărilor publice vor continua în toate sectoarele capitalei.

Elementul cheie pe care autoritățile municipale pun accentul este faptul că toate aceste parcări sunt amenajate pe spații publice și sunt gratuite.

Dar parcare gratuită este doar pentru utilizatorul final nu și pentru bugetul municipal. De exemplu, pentru amenajarea parcării publice de lângă Parcul Dendrariu au fost planificate [3.8 milioane lei](#) pentru 170 de locuri (22,143 lei per loc de parcare). Acțiunile autorităților locale și discursul public a factorilor de decizie scoate în evidență preferința acestora de a păstra situația actuală privind gratuitatea parcărilor din municipiul Chișinău.

Pe 22 octombrie 2021, Primăria municipiului Chișinău a prezentat raportul final asupra Studiului de oportunitate privind implementarea sistemului de management al parcărilor auto din capitală.

Studiul propriu-zis sistematizează concluziile din documentele și analizele anterioare făcute de societatea civilă, dar și de autoritățile publice și reconfirmă faptul că introducerea parcării cu plată este una dintre soluțiile principale pentru reducerea automobilelor parcare haotic, în mod special în centrul municipiului Chișinău.

Cu toate acestea, în comunicatul emis de primărie citim următoarele: *Problema parcărilor poate fi soluționată efectiv printr-un complex de măsuri coordonate pe două aspecte: eliminarea autovehiculelor parcate de pe benzile de circulație,*

pistele pentru biciclete, benzile de vegetație, trotuare pentru pietoni, curți, parcuri etc. și crearea unui număr necesar de locuri de parcare de capacitate.

Anume această ipoteză că mai întâi trebuie să fie creat numărul necesar de locuri de parcare, iar doar apoi să fie implementat sistemul parcărilor cu plată, dăunează dezvoltării durabile din capitala Republicii Moldova. Nici primăria municipiului Chișinău și nici o altă autoritate publică locală sau centrală nu va putea să asigure un număr necesar de locuri de parcare. Această preferință nu este caracteristică doar autorităților publice, dar poate fi observată și modalitatea de reflectare a știrilor. De exemplu, pe 19 iulie, [un portal de știri](#) a publicat un articol cu următorul titlu: *Adio locuri de parcare pe strada Columna, chiar în inima capitalei.* Deși această schimbare a fost necesară pentru a permite utilizarea benzii de circulație pentru transportul public municipal, totuși modul de prezentare a știrii denotă faptul că o există o înțelegere că spațiul de lângă bordură în mod principal trebuie utilizat pentru parcare și încă una gratuită. Orice tentativă de modificare a modului de utilizare a spațiului de lângă bordură prin eliminarea sau diminuarea spațiilor de parcare provoacă discuții și dezbateri aprinse. Din cauza preferinței pentru parcările gratuite, autoritățile nu gestionează în nici un fel spațiul carosabil de lângă bordură. În conformitate cu schemele de transport, de regulă acestea reprezintă benzi de circulație, pe când în realitate acest spațiu a fost transformat în parcare pe majoritatea străzilor din zona centrală.

De exemplu, conform evaluărilor realizate de către proiectul [Green City Lab](#), în zona centrului istoric zilnic sunt parcare peste 14,000 de autoturisme. Acest lucru înseamnă că aproximativ 84 de km¹ de bordură și trotuar din zona centrală sunt utilizate pentru parcare gratuită a automobilelor.

Gestionarea inexistentă a acestui spațiu contribuie la creșterea emisiilor de carbon și la reducerea siguranței rutiere, afectând negativ mobilitatea pietonilor din Chișinău și sărăcind bugetul municipal.

¹ în cazul în care pentru fiecare automobil se utilizează cel puțin 6 m pentru parcare

INACTIVITATEA DIRECȚIEI GENERALE TRANSPORT PUBLIC ȘI CĂI DE COMUNICAȚIE PRIVIND PARCAREA CU PLATĂ

Conform regulamentului Direcției generale transport public și căi de comunicație aprobat încă în anul 2004 de către Consiliul Municipal Chișinău, **construcția și exploatarea parcarilor cu plată și administrarea activității deținătorilor de parcuri cu plată este una dintre atribuțiile direcției.**

Cu toate acestea, această funcție nu a fost pusă în practică și utilizată pentru gestionarea mai bună a spațiului urban limitat și aglomerat. De exemplu, planul de acțiuni al direcției pentru anul 2019 nu a inclus nici o acțiune specifică relevantă problemei parcarilor, iar acțiunile din planul pentru anul 2020 au fost realizate doar parțial.

Capacitățile reduse ale Direcției generale transport public și căi de comunicație reprezintă unul din impedimentele pentru lipsa unui sistem eficient de gestionare a parcarilor din municipiul Chișinău. În condițiile în care propriul regulament prevede funcția de exploatare a parcarilor cu plată, lipsa de acțiuni concrete pentru pregătirea etapizată a terenului pentru punerea în aplicare a parcarilor cu plată este inexplicabilă.

Probleme de gestionare și implementare a proiectelor pot fi observate și în alte domenii relevante mobilității și siguranței rutiere. De exemplu, la 7 octombrie 2020, a fost semnată [dispoziția](#) de securizare a 20 de treceri de pietoni (supraînălțare, reamenajare și instalarea insulițelor pentru pietoni). Responsabilitatea pentru executarea controlului acestei dispoziții a fost pusă în sarcina Direcției generale transport public și căi de comunicație.

După un an de zile, nici una dintre intersecții nu au fost reorganizate ca urmare a prevederilor dispoziției aprobate.

La 2 martie 2020 a fost semnată o [dispoziție](#) cu privire la stabilirea modului de semnalizare și amenajare a parcarilor în adiacentul carosabilului. La aproape 18 luni de la semnarea dispoziției așa și nu au fost semnalizate și marcate parcarile paralele în adiacentul carosabilului.

La 23 octombrie 2021, portalul de știri ProTV a difuzat un [reportaj despre amplasarea indicatoarelor rutiere](#) din Chișinău. Conform estimărilor, aproximativ 30% din indicatoarele rutiere sunt amplasate eronat și în loc să ajute șoferii din capitală, dimpotrivă creează confuzii și pot favoriza producerea de accidente.

Figura 1. Indicator confuz amplasat la intersecția străzilor Studentilor, Nicolae Dimo și Sergiu Rădăuțanu



Comunicarea cu publicul la fel denotă o abordare care favorizează în primul rând automobilisții în defavoare tuturor celorlalte categorii. De exemplu, după întâlnirea reprezentanților direcției cu Inspectoratul Național de Securitate (vezi mai multe detalii în secțiunea următoare), a fost publicat [următorul comunicat](#) pe pagina de Facebook: „Unul din subiectele abordate în cadrul întâlnirii ține de **anularea unor treceri pietonale**, care creează situații de ambuteiaj, în special în zonele cu sens giratoriu, dar și pe anumite drumuri unde sunt riscuri de deplasare a pietonilor.”

Deși postarea inițială a fost ulterior ștearsă, formularea acesteia reflectă viziunea direcției cu privire la modalitate de gestionare a mobilității în municipiul Chișinău.



CONLUCRAREA LIMITATĂ CU AUTORITĂȚILE CENTRALE

Pe lângă primele două cauze menționate, un alt factor care nu a permis implementarea parcarilor cu plată este dialogul redus și fragmentat al autorităților locale și centrale privind identificarea soluțiilor fezabile și acceptabile de părțile implicate.

Chiar dacă factorul politic ar putea fi o cauză a conlucrării limitate, soluționarea problemelor locuitorilor și îmbunătățirea protecției mediului ambiant, ar trebui totuși să ajute factorii de decizie să lase la o parte diferențele, pentru a găsi mecanisme eficiente de a reduce haosul din trafic. Un grup de lucru comun din reprezentanți ai autorităților publice locale și centrale a fost creat abia la sfârșitul lunii septembrie.

Îmbunătățirea capacității de conlucrare în soluționarea problemelor comune trebuie să devină o prioritate mult mai mare pentru autoritățile de diferit nivel. Astăzi, tot mai multe provocări necesită suport și implicare din parte diferitor actori și părți interesate.

Pasarea responsabilității de la un nivel la altul nu va rezolva problema, ci dimpotrivă, pe lângă înrăutățirea acesteia, va plasa autoritățile publice pe baricade, fiecare încercând să-și apere propriul punct de vedere.

Ca urmare a creării grupului de lucru, [la data de 21 septembrie 2021](#), a avut loc prima ședință la care au participat reprezentanții Inspectoratului Național de Securitate și primăria Chișinău.

Printre soluțiile propuse au fost menționate următoarele: (a) reorganizarea circulației rutiere, (b) amenajarea cu iluminare și semafoare inteligente, (c) aplicarea calitativă a marcajului rutier, (d) instalarea în locuri vizibile a indicatoarelor rutiere, (e) amenajarea stațiilor de oprire pentru transportul public și (f) amenajarea locurilor de parcare.

O altă noutate ca urmare a acestei ședințe a fost disponibilitatea Ministerului Afacerilor Interne de promovare a legii care să permită agenților constatare din cadrul primăriei să documenteze șoferii pentru parcare neregulamentară.

O parte din soluțiile propuse, dar în mod special ultima din nou încearcă să soluționeze efectul problemei și nu problema în sine.

În loc ca acțiunile propuse să fie concentrate pe reducerea utilizării automobilelor personale, mai mult accent se pune pe aplicarea măsurilor de pedepsire. Măsurile de constrângere își au rolul lor, dar aplicarea acestora în mod singular fără corelarea cu gestionarea eficientă a spațiilor de parcare nicidecum nu va rezolva problema.

Elementul care din nou lipsește din această listă de acțiuni propuse să reducă din impedimentele în traficul rutier este taxa pentru parcarile amenajate în municipiul Chișinău.

[În cadrul unei analize elaborate anterior](#), am menționat că există o relație direct proporțională între disponibilitatea și numărul locurilor de parcare și posesia de autoturism. Mai mult decât atât, costul parcării modelează comportamentul oamenilor mult mai mult decât orice alte măsuri de dezvoltare a transportului public.

Prin urmare, observăm o reticență atât a autorităților locale, cât și a autorităților centrale privind instituirea parcarilor cu plată. Cu toate acestea, exemplul altor orașe care s-au confruntat cu probleme similare ne-a arătat că orice efort care nu include un sistem de parcare cu plată este sortit eșecului.

Numărul de mașini va continua să crească, iar în zona centrală, spațiul disponibil pentru parcare va rămâne să fie aproximativ același (între 12,000 și 14,000).

CUM REDUCEM REZISTENȚA FAȚĂ DE PARCĂRILE CU PLATĂ?

În primul rând, avem nevoie de o schimbare de retorică atât din partea autorităților locale, cât și centrale.

Nici o autoritate publică nu va putea să amenajeze suficiente locuri de parcare gratuită pentru toți locuitorii. Mesajele transmise la moment de către primărie creează impresia că prin redobândirea terenurilor municipale, toți șoferii vor avea acces la un loc de parcare.



Dacă acest lucru nu este posibil la moment, ce vom face atunci când numărul de automobile se va dubla?

Totodată, este regretabil că se utilizează sintagma „gratuit” de fiecare dată când sunt amenajate noi locuri de parcare. Cetățenii ar trebui să cunoască costul real de amenajare și mentenanță a fiecărui loc de parcare.

Practica parcărilor gratuite în zona centrală a municipiului Chișinău trebuie eliminată. Deși apetitul factorilor de decizie pentru implementarea parcărilor cu plată ar putea fi redus, totuși în anul 2021, autoritățile locale au reușit să majoreze impozitul pe bunurilor imobiliare și să introducă o taxă nouă privind salubritatea. Prin urmare, atunci când există justificare și sunt prezentate rezultate palpabile ca urmare a creșterii taxelor, există un accept din partea locuitorilor.

În al doilea rând, este necesară efectuarea unei inventarieri a tuturor străzilor din Chișinău, dar în mod special a zonei centrale.

Cum este utilizat spațiul carosabil de pe strada 31 August și cum ar trebui să fie utilizat? Cum este utilizat spațiul carosabil de lângă bordură pe strada București și cum ar trebui să fie utilizat? Care este profilul șoferilor parcați pe noile parcări amenajate? Există diferențe? Există asemănări? Ar trebui spațiul carosabil de lângă bordură să fie utilizat ca parcare pe unele porțiuni ale bulevardului Ștefan cel Mare?

Această inventariere trebuie efectuată bloc cu bloc, stradă cu stradă. Acest efort reprezintă o muncă manuală enormă, dar în condițiile în care nu există alte surse de date, colectarea acestora va fi determinantă pentru convingerea cetățenilor, dar și factorilor de decizie care urmează să aprobe și să implementeze parcare cu plată.

Pe lângă obținerea datelor cantitative și calitative, inventariere va permite reîmprospătarea tuturor schemelor de transport.

La moment, marcajul rutier aplicat, de cele mai multe ori nu corespunde cu utilizarea reală a carosabilului (figura 2).

Figura 2. str. Mitropolit Petru Movilă (2 benzi marcate, dar ești forțat să mergi pe mijloc)



În al treilea rând, este necesară marcarea tuturor locurilor de parcare. Abordarea prin care parcare paralelă, parcare pe trotuar sau parcare în curți era permisă în lipsa marcajelor rutiere la fel trebuie eliminată. Lipsa locurilor marcate contribuie la ideea că există puține locuri de parcare în Chișinău. Marcajele rutiere trebuie utilizate și aplicate pentru a ghida, a avertiza, a interzice și a oferi informație adițională atât pentru șoferi, cât și pentru pietoni. Anume marcajul permite utilizatorilor infrastructurii rutiere să reacționeze și să determine corect acțiunile ulterioare pentru a continua deplasarea pe bandă sau pentru a staționa corect.

Figura 3. Parcare paralelă marcată în Ungheni



Spațiul carosabil de lângă bordură reprezintă unul din bunurile municipiului Chișinău pe care autoritățile locale încă nu-l exploatează pentru binele tuturor locuitorii capitalei Republicii Moldova, deși cred că timpul pentru acest lucru a venit demult



CONCLUZII

În spațiul public de multe ori s-a discutat despre faptul că nu există parcări cu plată pentru că nu permite legea sau nu există regulament. Da, este necesar de intervenit pe cadrul legal. Dar, efortul cel mai mare pentru implementarea parcarilor nu constă în ajustarea cadrului legal, ci în schimbarea paradigmei de dezvoltare și abandonarea practicii de a asigura parcări „*gratuite*” achitate din bugetul public de toți cetățenii, inclusiv de acei care nici nu au automobile. În paralel cu ajustarea cadrului legal este posibil de realizat o serie de acțiuni pregătitoare care să ușureze drumul anevoios și mai puțin popular pentru realizarea parcarilor cu plată. Viteza redusă a realizării condițiilor necesare nu face altceva decât să amâne implementarea acestui proiect determinant pentru diminuarea haosului din traficul din Chișinău și dezvoltarea mai sustenabilă a acestuia.

IPRE RECOMANDĂ URMĂTOARELE:

- Schimbarea paradigmei de dezvoltare și amenajare a străzilor din Chișinău.** Opțiunea status-quo care prevede că spațiul de lângă bordură poate fi utilizat ca și parcare gratuită trebuie eliminată treptat. Schimbarea de paradigmă se referă și la mesajele publice care sunt transmise de către autorități. Insistența pe crearea locurilor de parcare gratuite nu face nimic altceva decât să agraveze și mai mult situația, creând premise pentru un colaps al sistemului de transport rutier municipal în următorii ani.
- Transparentizarea costurilor pentru construcția și amenajarea parcarilor.** Din bugetul local se alocă anual MDL 10 milioane pentru amenajarea și întreținerea locurilor de parcare. Astfel, de fiecare dată când sunt date în exploatare noi locuri de parcare, ar fi foarte benefic comunicarea costului per loc de parcare. Acest lucru va contribui la conștientizarea faptului că nu există parcare gratuită. Este parcare care la moment e gratuită pentru utilizator, dar amenajarea și întreținerea acestora de fapt ne costă pe toți, inclusiv pe acei care nici nu au automobil în posesie.
- Inventarierea tuturor străzilor din Chișinău, punând un accent deosebit pe zona centrală.** Inventarierea trebuie efectuată bloc cu bloc, stradă cu stradă. Acest efort va permite actualizarea schemelor de transport, care de cele mai multe ori nu corespund cu realitatea din trafic, dar și la obținerea de date necesare cu privire la utilizarea spațiilor de parcare și carosabilului din apropierea bordurilor.
- Elaborarea schemelor de transport pentru organizarea circulației rutiere.**
- În paralele cu inventarierea, se recomandă marcarea locurilor de parcare.** Aceste acțiuni vor duce inclusiv la redimensionarea străzilor, astfel încât să nu mai avem porțiuni de drum care au benzi de circulație de 5 și 6 metri.
- Introducerea treptată a parcarilor cu plată.** Nu este fezabil și posibil ca după 30 de ani de parcare gratuită, să introduci brusc parcare cu plată. Prin urmare, unica modalitate de reducere a rezistenței din partea șoferilor și obținerii unui accept timid din partea acestora este introducerea treptată a parcarilor cu plată. O parcare poate deveni cu plată dacă a fost amenajată și marcată (indicator și marcaj).
- Implementarea soluțiilor digitale pentru colectarea de date relevante pentru dezvoltarea politicilor publice în domeniul transportului.** Datele limitate și necalitative privind numărul de parcări, durata parcarilor, utilizatorii parcarilor, gradul de ocupare a parcarilor nu permite înțelegerea deplină a utilizării rețelei stradale, iar acest lucru fundamentează și mai mult opțiunea status quo care prevede doar construcția și amenajarea de parcări gratuite.
- În colaborare cu autoritățile publice centrale, elaborare și ajustarea cadrului legal, inclusiv aprobarea unui regulament de funcționare a parcarilor cu plată în municipiul Chișinău.** La ora actuală este necesar un document care să asigure cadrul normativ pentru organizarea, amenajarea și gestionarea parcarilor cu plată. Cu toate acestea, prioritate trebuie acordată acțiunilor de pregătire pentru implementare parcarilor cu plată (recomandările 1-5).



Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE) a fost înființat în martie 2015 în calitate de centru de analiză și cercetare (eng.: think-tank) independent, non-profit și apolitic. Misiunea IPRE este de a accelera integrarea europeană a Republicii Moldova prin promovarea reformelor sistemice, sporirea democrației participative și consolidarea rolului cetățenilor în procesele decizionale la nivel național și local.

IPRE este membru al Platformei Naționale a Forumului Societății Civile a Parteneriatului Estic (www.eap-csf.eu), co-inițiator al Forumului Parteneriatului Estic al Centrelor de Cercetare (EaP Think-Tank Forum) lansat în anul 2017 la Chișinău.

Adresa: Str. București 90, of. 20
Chișinău, MD-2001, Republica Moldova
Tel.: + 373 22 788 989
E-mail: info@ipre.md
Web: www.ipre.md

