



Universitatea Tehnică a Moldovei

**Mobilitate și coeziune teritorială:
planificarea legăturilor suburbii-oraș**

Student:

BUTÎRSCHI Vladimir

Conducător:

**BRAGUȚA Eugeniu,
conf. univ., dr. șt.
tehnice**

Chișinău, 2026

ADNOTARE

Lucrarea de față, intitulată „Mobilitate și coeziune teritorială: planificarea legăturilor suburbii-oraș”, abordează o problemă de actualitate majoră pentru municipiul Chișinău și zona sa periurbană, în contextul creșterii mobilității pendulare, al presiunilor asupra infrastructurii urbane și al necesității alinierii la principiile europene ale mobilității durabile. Cercetarea este orientată spre analiza relației funcționale dintre oraș și suburbiile sale, cu accent pe rolul serviciilor intermodale, în special Park and Ride (P+R), ca instrument de consolidare a coeziunii teritoriale și de reducere a impactului negativ al traficului rutier.

Obiectivul general al lucrării constă în justificarea și planificarea unui serviciu integrat de tip P+R pentru navetiștii din suburbiile nord-estice ale municipiului Chișinău, ca parte a unui sistem metropolitan de mobilitate durabilă. În acest scop, lucrarea își propune să analizeze cadrul normativ și strategic relevant, să fundamenteze teoretic conceptele de mobilitate durabilă și coeziune teritorială, să diagnosticheze situația actuală a mobilității suburbii-oraș pe un coridor de studiu bine delimitat și să formuleze un set de propuneri aplicative și recomandări de politică publică.

Metodologia de cercetare este una complexă și multidisciplinară, combinând metode cantitative și calitative. Sunt utilizate analiza documentară a politicilor europene, naționale și locale, analiza statistică a datelor de trafic și mobilitate, analiza comparativă a bunelor practici europene, precum și elemente de modelare și simulare a fluxurilor de transport. Zona de studiu este reprezentată de coridorul nord-estic al municipiului Chișinău, incluzând localitățile Colonița, Cheltuitori, Tohatin, Budești, Crușești și Vadul lui Vodă, caracterizate printr-un nivel ridicat de navetism zilnic către oraș.

În partea analitică, lucrarea evidențiază principalele disfuncționalități ale sistemului actual de mobilitate suburbii-oraș: dependența accentuată de automobilul personal, lipsa infrastructurii de transfer intermodal, fragmentarea instituțională și integrarea insuficientă a serviciilor de transport public. Analiza comparativă a modelelor europene de planificare metropolitană și guvernanta a mobilității demonstrează că serviciile P+R, corelate cu transport public de calitate și cu integrare tarifară, pot contribui semnificativ la reducerea congestiei, a emisiilor poluante și a inechităților teritoriale.

Pe baza diagnosticului realizat, lucrarea propune un concept de serviciu P+R adaptat contextului Chișinăului, incluzând criteriile de localizare a parcarilor, dimensionarea capacității, integrarea cu rețeaua de transport public municipal și un model de operare și finanțare etapizată. Este formulat, de asemenea, un pachet de măsuri complementare – infrastructurale, organizaționale și instituționale – menite să asigure funcționarea eficientă a serviciului și acceptanța socială a acestuia.

Concluziile subliniază faptul că implementarea unui serviciu P+R nu reprezintă doar o soluție tehnică de transport, ci un instrument strategic de planificare metropolitană, cu impact direct asupra coeziunii teritoriale, calității vieții și sustenabilității urbane. Lucrarea demonstrează valoarea practică a cercetării prin formularea unor recomandări concrete pentru autoritățile locale și municipale și contribuie la dezvoltarea cunoștințelor în domeniul planificării mobilității suburbii-oraș în Republica Moldova.

ABSTRACT

This paper, entitled "Mobility and territorial cohesion: planning suburban-city connections," addresses a major current issue for the municipality of Chişinău and its peri-urban area, in the context of increasing commuter mobility, pressure on urban infrastructure, and the need to align with European principles of sustainable mobility. The research focuses on analyzing the functional relationship between the city and its suburbs, with an emphasis on the role of intermodal services, particularly Park and Ride (P+R), as a tool for strengthening territorial cohesion and reducing the negative impact of road traffic.

The overall objective of the paper is to justify and plan an integrated P+R service for commuters in the northeastern suburbs of Chişinău, as part of a metropolitan sustainable mobility system. To this end, the paper aims to analyze the relevant regulatory and strategic framework, to theoretically substantiate the concepts of sustainable mobility and territorial cohesion, to diagnose the current situation of suburban-city mobility on a well-defined study corridor, and to formulate a set of practical proposals and public policy recommendations.

The research methodology is complex and multidisciplinary, combining quantitative and qualitative methods. It uses documentary analysis of European, national, and local policies, statistical analysis of traffic and mobility data, comparative analysis of European best practices, as well as elements of transport flow modelling and simulation. The study area is represented by the north-eastern corridor of Chişinău municipality, including the localities of Coloniţa, Cheltuitori, Tohatin, Budeşti, Cruşeşti and Vadul lui Vodă, characterised by a high level of daily commuting to the city.

In the analytical part, the paper highlights the main dysfunctions of the current suburban-city mobility system: heavy dependence on private cars, lack of intermodal transfer infrastructure, institutional fragmentation, and insufficient integration of public transport services. A comparative analysis of European models of metropolitan planning and mobility governance shows that P+R services, combined with high-quality public transport and fare integration, can significantly contribute to reducing congestion, pollutant emissions, and territorial inequalities.

Based on the diagnosis, the paper proposes a P+R service concept adapted to the context of Chisinau, including criteria for the location of parking lots, capacity sizing, integration with the municipal public transport network, and a phased operation and financing model. A package of complementary measures – infrastructural, organizational, and institutional, is also formulated to ensure the efficient operation of the service and its social acceptance.

The conclusions emphasize that the implementation of a P+R service is not only a technical transport solution, but also a strategic metropolitan planning tool with a direct impact on territorial cohesion, quality of life, and urban sustainability. The paper demonstrates the practical value of the research by formulating concrete recommendations for local and municipal authorities and contributes to the development of knowledge in the field of suburban-urban mobility planning in the Republic of Moldova.

CUPRINS

INTRODUCERE	9
1. CADRUL NORMATIV, STRATEGIC ȘI INSTITUȚIONAL AL MOBILITĂȚII URBANE .14	
1.1. Politici și documente strategice europene.....	14
1.2. Principiile europene ale planificării metropolitane și intermodale.....	15
1.3. Cadrul normativ și strategic național privind mobilitatea durabilă și transportul public. 16	
1.4. Documente strategice și de planificare relevante pentru Chișinău.	17
1.5. Rolul și competențele instituționale.....	18
2. FUNDAMENTAREA TEORETICĂ ȘI METODOLOGICĂ A CERCETĂRII	20
2.1. Conceptul de mobilitate și coeziune teritorială.	20
2.2. Mobilitatea durabilă – evoluție, principii, indicatori și instrumente de măsurare.	21
2.3. Relația suburbii-oraș în teoria planificării teritoriale și a mobilității cotidiene.	22
2.4. Modele internaționale de planificare metropolitană și guvernanta a mobilității.....	24
2.5. Metodologia de cercetare aplicată în studiu.	26
3. CARACTERIZAREA ARIEI SUBURBANE NORD-ESTICE A MUNICIPIULUI CHIȘINĂU 28	
3.1. Definirea și delimitarea coridorului de cercetare: str. Vadul lui Vodă - L455 - M5 - R5. 28	
3.2. Profilul teritorial, socio-economic și demografic al localităților din zona nord-estică. 30	
3.3. Descrierea principalelor axe de mobilitate și a infrastructurii de transport existente. 31	
3.4. Identificarea locurilor de atracție a populației și a fluxurilor navetiste majore.	34
4. ANALIZA COMPARATIVĂ A PRACTICILOR EUROPENE DE INTEGRARE SUBURBII-ORAȘ	38
4.1. Studii de caz – modele de guvernanta și implementare P+R.	38
4.2. Integrarea transportului public, tarifară și intermodală în zone metropolitane.	40
4.3. Modele de finanțare și parteneriat public-privat pentru infrastructura P+R.	41
4.4. Leții transferabile și elemente de adaptare pentru contextul Chișinăului.....	44
5. DIAGNOSTIC INTEGRAT AL SUBSISTEMULUI ACTUAL DE MOBILITATE SUBURBIE-ORAȘ PE CORIDORUL NORD-ESTIC	47
5.1. Caracteristicile navetismului în zona nord-estică.....	47
5.2. Situația actuală a serviciilor de transport public și privat pe coridorul nord-estic....	48
5.3. Analiza fluxurilor de transport, duratelor de călătorie și gradului de accesibilitate..	49
5.4. Evaluarea problemelor majore.	52

5.5.	Analiza instituțională și a capacității de planificare locală.....	53
5.6.	Sinteza diagnostică: barierele și oportunitățile pentru implementarea serviciului P+R. 55	
6.	CONCEPTUL SERVICIULUI P+R PENTRU MUNICIPIUL CHIȘINĂU	58
6.1.	Definirea conceptului și principiile de funcționare.....	58
6.2.	Justificarea și argumentarea implementării serviciului P+R în Chișinău.	60
6.3.	Criterii de localizare a parcărilor și dimensionarea capacității.	61
6.4.	Beneficiile pentru navetiști, pentru oraș și pentru mediu.....	64
6.5.	Propunerea conceptuală de integrare a serviciului în sistemul municipal de mobilitate.....	65
7.	PROIECT PILOT ȘI PACHET DE MĂSURI PENTRU IMPLEMENTAREA SERVICIULUI P+R 70	
7.1.	Guvernanță și integrare instituțională în cadrul proiectului-pilot.....	70
7.2.	Amplasare strategică și conectivitate	70
7.3.	Optimizarea și conectarea serviciilor de transport public.....	71
7.4.	Soluții inteligente pentru operare.....	74
7.5.	Model de integrare tarifară și management operațional.	76
7.6.	Experiență clară pentru utilizatori	77
7.7.	Propuneri de infrastructură.....	78
7.8.	Propuneri de etapizare, costuri orientative și mecanisme de finanțare.....	79
	CONCLUZII.....	81
	BIBLIOGRAFIE	84

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța temei:

La nivel european, politicile recente evidențiază necesitatea transformării mobilității urbane spre modele durabile și integrate. Pactul Verde European subliniază importanța transportului ecologic, vizând reducerea emisiilor din transporturi cu 90% până în 2050. **Mobilitatea urbană a devenit o prioritate explicită în acest context și un pilon al coeziunii teritoriale europene.** Pentru a atinge aceste obiective ambițioase, Comisia Europeană a lansat Pachetul de Mobilitate Urbană, un set de măsuri de sprijin pentru dezvoltarea transportului urban sustenabil. Acest pachet promovează schimbul de bune practici între orașe, finanțarea dedicată proiectelor verzi și inovația în soluții de mobilitate, implicând totodată statele membre în eforturile comune. Această inițiativă urmărește o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport și integrarea lor într-un sistem coerent, în beneficiul comunității urbane și periurbane. O astfel de abordare presupune considerarea diferitelor tipuri de transport și infrastructură ca un întreg, iar procesul de transport în sine ca un serviciu de mobilitate. Unul dintre aceste servicii pentru navetiști este serviciul Park and Ride (P+R).

Multe metropole occidentale aplică de ani buni măsuri precum *P+R* (parchează și călătorește) – parcări dislocate la periferie, conectate la transportul public cu scopul de a descuraja traficul auto în centrul orașului. **Experiența orașelor europene demonstrează că integrarea legăturilor suburbii-oraș prin noduri de transfer contribuie atât la reducerea congestiei traficului și a emisiilor, cât și la creșterea coeziunii teritoriale prin conectarea eficientă a comunităților periurbane la rețeaua urbană.**

Mobilitatea suburbii-oraș nu se reduce la o problemă de „transport”, ci influențează direct accesul la oportunități, costurile de trai, atractivitatea investițională și timpul disponibil al populației din zona periurbană. Din acest motiv, problematica poate fi argumentată prin următoarele dimensiuni (cu repere statistice la nivel european):

1) Discriminarea și segregarea teritorială – accesul mai dificil la servicii publice, educație și locuri de muncă. De exemplu, Eurostat arată că, în 2023, 83,2% din populația UE locuia la cel mult 15 minute (cu automobilul) de un spital, dar doar 61,3% din locuitorii suburbiilor au aceeași acces. Totodată, existau 97 regiuni NUTS 3 în care mai puțin de 50% din populație avea acest nivel de acces, ceea ce evidențiază disparități teritoriale semnificative (în special în regiuni predominant rurale).

2) Presiunea economică inevitabilă – dependența de automobil conduce la cheltuieli suplimentare pentru gospodăria. Studiul Comisiei Europene privind noile tipare de mobilitate indică faptul că, la nivelul UE, automobilul personal rămâne principalul mod de transport pentru deplasările locuitorilor suburbiilor (54% din călătorii).

3) Valoarea inegală a proprietăților și terenurilor – conectivitatea slabă reduce atractivitatea economică a unor teritorii. În literatura de specialitate europeană este utilizat indicatorul „performanță a transportului rutier”, definit ca raport între populația accesibilă într-un prag de timp (ex. 90 minute) și populația „apropiată” într-un prag de distanță (ex. 120 km), care reflectă eficiența rețelei de transport în raport cu potențialul teritorial. Datele agregate pe tipuri de teritoriu indică faptul că, în anumite state, performanța transportului rutier în zone rurale/mai puțin dense poate coborî sub 50%, ceea ce implică acces limitat la piețe și servicii și poate afecta negativ investițiile și dezvoltarea locală.

4) „Time poverty” (sărăcie de timp) – deplasările lungi reduc timpul disponibil pentru viața de familie, educație și participare civică. Conform aceluiași studiu, europenii petrec, în medie, aproximativ 67 de minute pe zi în deplasare; cumulativ, acest consum de timp poate ajunge la peste două săptămâni pe an, iar navetismul periurban poate amplifica semnificativ acest fenomen.

Municipiul Chișinău se confruntă în prezent cu probleme acute de mobilitate urbană și periurbană. Creșterea demografică și migrația pendulară au condus la o aglomerare semnificativă: în zilele lucrătoare, capitala Republicii Moldova găzduiește aproape un milion de persoane, incluzând navetiștii din suburbii. Acest flux masiv de oameni și vehicule depășește adesea capacitatea infrastructurii urbane, generând ambuteiaje cronice, poluare și timpi mari de deplasare. Totodată, se remarcă o fragmentare a serviciilor de transport între oraș și zonele suburbane. **Locuitorii comunelor din jur nu beneficiază întotdeauna de aceleași servicii și conexiuni ca cei din oraș.** Această lipsă de integrare se traduce printr-o coeziune teritorială redusă: suburbii situate „la un pas” de Chișinău rămân insuficient conectate prin transport public fiabil și infrastructură adecvată de transfer modal. Astfel, majoritatea navetiștilor din zonele periurbane folosesc automobilul personal pentru a intra în oraș, neavând opțiuni convenabile de a-și lăsa vehiculul la periferie și a continua drumul cu transportul public.

Un alt argument al actualității temei este dat de inițiativele recente ale autorităților locale din Chișinău în domeniul parcarilor și transportului intermodal, inițiative care însă nu au condus (încă) la rezultate concrete. Între 2021-2024, municipalitatea a elaborat concepții și studii privind managementul parcarilor urbane, propunând inclusiv dezvoltarea sistemului P+R. Potrivit „Concepției privind dezvoltarea și managementul parcarilor în municipiul Chișinău” (2020) și studiilor ulterioare, Primăria și-a propus crearea a 5 mari centre de transbordare cu facilități P+R la intrările în oraș – câte unul pentru fiecare direcție principală (strada T. Vladimirescu din Durești, Gara de Sud, Calea Leșilor, Calea Orheiului și strada Vadul lui Vodă). În anul 2024, a fost lansată o licitație publică pentru construcția a patru parcări tip P+R la intrările în Chișinău (amplasamentele vizate: str. Vadul lui Vodă, str. Ghidighici, str. Calea Orheiului și str. Tudor Vladimirescu – Durești), însă procedura a fost anulată ulterior, nefiind dusă la bun sfârșit. Acest eșec reflectă o anumită lipsă de pregătire instituțională și capacitate administrativă în realizarea proiectelor complexe de mobilitate urbană.

Toate aceste elemente confirmă actualitatea și importanța temei de cercetare propuse: mobilitatea și coeziunea teritorială în relația suburbii-oraș, cu accent pe soluțiile P+R ca instrument practic de îmbunătățire a situației.

Obiectivul cercetării:

Având în vedere cele expuse, obiectivul general al prezentei teze este justificarea și **planificarea unui serviciu integrat P+R** destinat navetiștilor din suburbiile nord-estice ale municipiului Chișinău.

Sarcinile cercetării:

Pentru a atinge obiectivul menționat, cercetarea va parcurge o serie de **sarcini specifice**, structurate logic astfel:

- **Analiza cadrului normativ-juridic** relevant – examinarea legislației și reglementărilor în vigoare (europene, naționale și locale) privind mobilitatea urbană, serviciile de transport public și amenajarea parcarilor de tip P+R.

- **Analiza cadrului teoretic** al lucrării și stabilirea unui set de **indicatori** – realizarea unei sinteze a conceptelor și teoriilor din literatura de specialitate (mobilitate sustenabilă, coeziune teritorială, planificare integrată etc.) și definirea indicatorilor cheie ce vor fi utilizați în diagnoză și evaluare (ex. indicatori de accesibilitate, de performanță a transportului, de calitate a serviciilor).
- **Formularea metodologiei** de cercetare – precizarea metodelor și instrumentelor ce vor fi folosite (analize statistice, modelări de transport, studii comparative etc.), precum și a etapelor de realizare a investigației.
- **Definirea și caracterizarea zonei suburbane de studiu** – delimitarea arealului nord-estic al municipiului Chișinău care face obiectul cercetării (comunele vizate) și descrierea caracteristicilor acestuia: populație, profil socio-economic, tipare de navetă, infrastructuri existente, servicii de transport disponibile ș.a.
- **Diagnosticarea complexă a mobilității suburbii-oraș** – colectarea și analiza datelor privind fluxurile de călători și vehicule între suburbii și oraș, identificarea problemelor majore (congestie la ore de vârf, grad de utilizare a transportului public vs. auto personal, deficiențe în rețea, timp de călătorie, costuri etc.) și evaluarea impactului acestor probleme asupra dezvoltării teritoriale.
- **Analiza comparativă cu metropole europene similare** – selectarea unor orașe sau aglomerații urbane din Europa cu caracteristici comparabile (dimensiune, structură urbană, zonă metropolitană) care au implementat soluții P+Re sau strategii de mobilitate integrată, și compararea indicatorilor/soluțiilor acestora cu situația Chișinăului, pentru a desprinde bune practici aplicabile local.
- **Modelarea conceptului de serviciu P+R pentru Chișinău** – elaborarea unui model teoretic și practic al serviciului: stabilirea criteriilor de amplasare optimă a parcarilor P+R în zona nord-est (în funcție de fluxurile de intrare, terenuri disponibile, conexiuni cu liniile de transport public), dimensionarea necesarului de locuri de parcare, frecvența/itinerariile mijloacelor de transport de transfer, sistemul de tarifare și operare etc.
- **Elaborarea unui pachet de măsuri pentru suburbii selectate** – pe baza modelului propus, formularea unui set de intervenții concrete pentru localitățile suburbane studiate, incluzând atât amenajări fizice (parcări, stații intermodale), cât și măsuri organizatorice (orare coordonate, abonamente combinate, politici de parcare) și de promovare (campanii de încurajare a navetei sustenabile).

Prin realizarea acestor sarcini, cercetarea va oferi o abordare comprehensivă – de la fundamentarea teoretică și diagnostic, până la soluții practice – a temei mobilității și coeziunii teritoriale suburbii-oraș.

Obiectul și subiectul cercetării:

Obiectul cercetării este reprezentat de **sistemul de mobilitate al municipiului Chișinău** în ansamblul său. În acest context larg, subiectul cercetării (focusul specific) îl constituie **subsistemul de mobilitate al suburbiilor nord-estice** ale Chișinăului și legăturile acestora cu rețeaua de transport a orașului.

Metodele cercetării:

Demersul metodologic al lucrării este unul complex și multidisciplinar, adecvat naturii aplicative a temei. **Cercetarea este de tip aplicativ, orientată spre rezolvarea unei probleme concrete de planificare urbană**, și utilizează o varietate de metode și tehnici, dintre care principalele sunt:

- **Analiza statistică** – prelucrarea datelor cantitative despre mobilitate (număr de călătorii, volume de trafic, capacități, timpi medii de parcurs etc.) pentru a identifica tendințe, corelații și nivelul deficitelor actuale. Vor fi folosite instrumente statistice descriptive și inferențiale pentru a interpreta informațiile colectate.
- **Studiul documentelor și rapoartelor** – examinarea sistematică a documentațiilor existente: strategii și planuri (ex. PMUD Chișinău 2022-2030), rapoarte tehnice ale Primăriei, studii realizate de Banca Mondială sau alți experți privind transportul în Chișinău, rapoarte de mobilitate ale UE etc. Această analiză calitativă va oferi cadrul factual și de politici în care se înscrie tema.
- **Analiza politicilor publice** – evaluarea cadrului de politici și măsuri actuale legate de transportul suburban și parcări, inclusiv reglementări locale, decizii administrative recente (cum a fost licitația pentru parcări P+R din 2024) și inițiative legislative. Această metodă va evidenția lacunele sau barierele instituționale și normative care trebuie abordate.
- **Analiza comparativă și de bune practici** – compararea indicatorilor și soluțiilor locale cu cele identificate în orașe europene similare, folosind metoda *benchmarking*. Vor fi analizate studii de caz relevante pentru a extrage principii general valabile.
- **Modelarea și simularea** – utilizarea de modele conceptuale și a unor instrumente software de simulare a transporturilor pentru a evalua scenarii de implementare a P+Re. Modelarea va ajuta la cuantificarea beneficiilor așteptate și la optimizarea măsurilor propuse.

Abordarea metodologică îmbină, așadar, metode **cantitative** (analize statistice, modelări numerice) cu metode **calitative** (analiza de conținut a documentelor, studii de caz), asigurând o înțelegere cuprinzătoare a problemei. Rigoarea științifică va fi asigurată prin triangularea rezultatelor obținute din surse și metode diferite, conferind credibilitate concluziilor. De asemenea, pe parcursul cercetării se va ține cont de principiile etice și de obiectivitate în interpretarea datelor.

Eșantionul cercetării:

Pentru susținerea analizei, cercetarea se bazează pe un **eșantion amplu de date** empirice și informații relevante. Acest eșantion nu se referă la subiecți umani (în sensul clasic al anchetelor sociologice), ci la setul de date și unități de observație privind sistemul de transport. Astfel, vor fi utilizate:

- **Date statistice despre populație și vehicule:** numărul de locuitori din fiecare suburbie studiată, rate de navetă, numărul de automobile înmatriculate în aceste localități etc. Aceste date oferă contextul cererii de mobilitate.
- **Date de trafic și fluxuri O/D (origine-destinație):** volumele de trafic rutier la ore de vârf pe principalele artere de intrare, distribuția spațială a destinațiilor navetiștilor, hărți

O/D. De asemenea, duratele medii de deplasare din suburbii spre oraș, orele de vârf și frecvența curselor de transport public existente.

- **Rapoarte privind satisfacția transportului public:** studii sau sondaje recente care evaluează gradul de mulțumire al cetățenilor față de transportul public suburban.
- **Date despre activitatea operatorilor de transport:** informații de la Regia Transport Electric Chișinău și Parcul Urban de Autobuze privind rutele spre suburbii (număr de pasageri, încasări, costuri).
- **Date geografice și de infrastructură:** hărți actualizate cu rețeaua de drumuri și terenurile disponibile la marginea orașului pentru eventualele parcări, planurile existente de extindere a infrastructurii, etc.

Sursele acestor date includ: BNS (Biroul Național de Statistică) pentru date demografice, bazele de date ale Primăriei Chișinău și ale Direcției Generale Mobilitate Urbană, rezultatele recensământului 2024, precum și date colectate special prin numărători în teren sau aplicații de monitorizare a traficului.

Sursele teoretice:

Din punct de vedere al documentării teoretice, lucrarea se sprijină pe o paletă largă de surse științifice și analitice. În primul rând, vor fi consultate lucrări academice recente din domeniul mobilității urbane și al planificării transporturilor. Aceste surse oferă conceptele de bază (de ex. noțiuni despre mobilitate durabilă, modele de analiză a accesibilității, teoria coeziunii teritoriale aplicată la transport etc.) și prezintă studii de caz relevante din alte orașe.

În al doilea rând, vor fi utilizate rapoarte și ghiduri elaborate la nivel european, care reflectă cele mai bune practici și standarde actuale. Aceste surse oferă un cadru de referință și indicatori de performanță cu care pot fi comparate situația și propunerile pentru Chișinău.

Nu în ultimul rând, cercetarea va ține cont de documentele strategice și proiectele locale relevante. Printre acestea se numără: Planul de Amenajare a Teritoriului municipiului Chișinău (și viitorul Plan Urbanistic General, odată aprobat), Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Chișinău 2022–2030 (PMUD) – care conține viziunea actuală asupra dezvoltării transportului în capitală, precum și alte studii tehnice comandate de municipalitate (de exemplu Studiul de oportunitate privind implementarea sistemului de parcări urbane din 2021, elaborat cu experți internaționali, care a inclus și analiza opțiunii P+R). De asemenea, vor fi analizate hotărâri ale Consiliului municipal, comunicate oficiale și articole de presă locale ce aduc informații despre inițiativele și obstacolele întâmpinate în implementarea parcarilor de transfer.

BIBLIOGRAFIE

1. EUROPEAN COMMISSION. The European Green Deal [online]. Bruxelles, 2019 [citată 10.01.2026]. Disponibil: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
2. EUROPEAN PARLIAMENT. How has Parliament supported the Green Deal ambition to cut transport emissions? [online]. European Parliamentary Research Service, 7 august 2024 [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://epthinktank.eu/2024/08/07/how-has-parliament-supported-the-green-deal-ambition-to-cut-transport-emissions/>
3. Sustainable Urban Mobility Planning. [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://ro.scribd.com/document/437718290/Sustainable-Urban-Mobility-Planning-1572815879>
4. VUCHIC, Vukan R. Urban Transit: Operations, Planning, and Economics. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2005. ISBN 978-0-471-63265-8.
5. POLIS NETWORK. MOBI-MIX Guide: Shared Mobility, Mobility Hubs and MaaS – From Vision to Implementation. Bruxelles: POLIS Network, 2022.
6. COMOUK (Co-Mo Mobility UK). Mobility Hubs: Design Process Guidance. Londra: CoMoUK, 2022.
7. EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES (EMTA). Barometer on Public Transport in Metropolitan Areas 2023. Paris: EMTA, 2023.
8. PRESSL, Robert; RYE, Tom. Park4SUMP – Gestionarea parcarilor ca agent al schimbării pentru mobilitatea urbană. Viena: Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM AMOR), ianuarie 2020.
9. COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE. Plan de acțiune pentru mobilitatea urbană [online]. Bruxelles, 2008 [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:RO:PDF>
10. GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA. Hotărârea nr. 589 din 28 august 2024 cu privire la aprobarea Strategiei de mobilitate 2030. In: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024.
11. CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA. Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030” [online]. Chișinău, [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://old.cancelaria.gov.md/ro/apc/snd-moldova-europeana-2030>
12. PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CHIȘINĂU. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Chișinău [online]. Chișinău, [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://mobilitatechisinau.md/?wpdmpro=planul-de-mobilitate-urbana-durabila-al-municipiului-chisinau>
13. BIROUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ. Populația cu reședință obișnuită pe sexe și medii, la începutul anului, 2014–2025 [online]. Chișinău, [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://statbank.statistica.md>
14. SPILLAR, Robert. Park-and-Ride Planning and Design Guidelines. New York: Parsons Brinckerhoff, 1997. (Parsons Brinckerhoff Monograph; nr. 11).
15. URBACT. Reumanizarea orașelor: noi abordări ale mobilității urbane și ale spațiului public [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://urbact.eu/reumanizarea-oraselor-noi-abordari-ale-mobilitatii-urbane-si-ale-spatiului-public>
16. INTERREG EUROPE. The use of Park and Ride as a strategy for tourist arrivals to the destination [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil:

<https://www.interregeurope.eu/good-practices/the-use-of-park-and-ride-as-a-strategy-for-tourist-arrivals-to-the-destination>

17. OXFORD CITY COUNCIL. Oxford Park & Ride – Future Strategy Development. Oxford, 27 mai 2016.
18. EUROPEAN COMMISSION. Park4SUMP: objectives and key messages – parking management in cities [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/park4sump-objectives-and-key-messages-parking-management-cities_en
19. VIENNA TOURIST BOARD. Parking in Vienna [online]. Viena, [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://www.wien.info/en/travel-info/arrival-departure/parking-354928>
20. CARBON COPY. NET Trams initiative [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://carboncopy.eco/initiatives/net-trams>
21. ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE. About ZTM [online]. Warszawa, [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://www.ztm.waw.pl/en/about-ztm/>
22. MY GUIDE WARSAW. Park & Ride in Warsaw [online]. [s.l.], [s.a.] [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://www.myguidewarsaw.com/usefulinfo/park--ride>
23. PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA. Codul transporturilor rutiere: nr. 150 din 17 iulie 2014. In: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014.
24. PRIMĂRIA COMUNEI COLONIȚA. Pagina oficială [online]. [citată 10.01.2026]. Disponibil: <http://colonita.md/>
25. PRIMĂRIA COMUNEI TOHATIN. Pagina oficială [online]. [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://tohatin.md/>
26. PRIMĂRIA ORAȘULUI VADUL LUI VODĂ. Prezentarea orașului [online]. [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://www.vaduluivoda.md/orasul-vadul-lui-voda/>
27. PRIMĂRIA COMUNEI CRUZESTI. Pagina oficială [online]. [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://cruzesti.md/>
28. PRIMĂRIA ORAȘULUI BĂLȚEȘTI (Budești). Pagina oficială [online]. [citată 10.01.2026]. Disponibil: <https://budesti.md/>
29. RODRIGUE, Jean-Paul; COMTOIS, Claude; SLACK, Brian. The Geography of Transport Systems. 3rd ed. Abingdon: Routledge, 2013. ISBN 978-0-415-82253-4.