

DEZBATERE PUBLICĂ FINALĂ – PMUD UNGHENI

03 Aprilie 2024, ora 10.00 (EET), format mixt (onsite / online)

Locație: Primăria municipiului Ungheni, Strada Națională nr. 7

CUVÂNT PRIMAR AL MUNICIPIULUI UNGHENI – DL. VITALIE VRABIE

- Această dezbatere are rolul de a aduna propuneri pentru un document final de calitate care să fie util municipiului și să răspundă nevoilor cetățenilor;
- Grupul de Lucru s-a întâlnit online și a venit cu propuneri către echipa de consultanți, dar astăzi portofoliul mai poate fi completat;
- Aceasta trebuie să fie o dezbatere productivă, care să producă rezultatul scontat.

CUVÂNT MANAGER DE PROIECT / DEZVOLTARE LOCALĂ ÎN CADRUL PROGRAMULUI EU4MOLDOVA: REGIUNI-CHEIE, DL. VEACESLAV BULAT

- Această versiune a documentului încununează ce a fost făcut până acum, echipa de la Chișinău a examinat conținutul acestuia, și a constatat că este un document foarte complex, ce corespunde foarte bine cu situația din teren și cu modelele de PMUD din alte orașe;
- Cele 4 obiective identificate de echipa de consultanți împreună cu Grupul de Lucru – fac baza unei imagini complete ale sistemului de mobilitate cu piese foarte bine aranjate;
- Portofoliul real de proiecte trebuie implementat pentru atingerea obiectivelor și viziunii, astfel încât documentul să nu fie elaborat pur și simplu, fără a avea o finalizare corespunzătoare;
- Dacă mai sunt idei care nu au fost luate în considerație – dezbateră de astăzi este un moment oportun;
- PMUD trebuie să ajungă cât mai repede pe masa Consiliului Municipal, pentru a se putea identifica surse de finanțare pentru planul de acțiuni;
- Documentul este unul foarte bun în opinia EU4Moldova;
- Un document bine elaborat nu este de dorit să rămână în sertarul primăriei;
- Împreună acțiunile prevăzute trebuie implementate.

PREZENTARE

- Echipa de consultanți a avut parte de susținere constantă din partea Primăriei Municipiului Ungheni, a Grupului de Lucru și a EU4Moldova;
- Principalele provocări sunt date de faptul că:
 - municipiul este puternic industrializat, marii angajatori 50% fiind concentrați în ZEL și 25% în zona centrală (mediul privat);
 - Lacul Delia reprezintă o barieră naturală, ce îngreunează accesul locuitorilor în/din Ungheni Deal;
 - Trama stradală secundară din sud/sud-estul municipiului este într-o stare tehnică precară – îmbrăcăminte de pământ;
 - Cartierele sunt slab deservite de dotări de proximitate (ex: unități de învățământ);
 - Zona autogării este degradată și lipsită de legături cu gara, fiind de asemenea prea puțin conectată cu transportul public local;
 - Diferențele de ecartament feroviar – îngreunează transferul de mărfuri către statele UE;

- Gara se confruntă cu probleme mari de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate limitată;
- Transportul public local este deservit de o rețea complexă, dar cu rute prea puțin coordonate și cu acces deficitar la informații.
- Repartiția modală înregistrată în municipiul Ungheni a fost una favorabilă mersului pe jos;
- Peste 70% dintre respondenții chestionarului declară că au o bicicletă;
- În ultimii 2 ani 0 persoane au decedat în urma accidentelor rutiere;
- Expansiunea urbană este redusă și nu creează probleme de dispersie;
- Arterele principale au profile stradale generoase raportate la fluxurile de trafic care permit optimizare;
- În municipiu există o rețea atractivă de spații publice;
- În proiectare la rețeaua stradală se utilizează doar parametri tehnici, fără să vorbim însă și despre funcția fiecărei artere;
- Din punctul acesta de vedere se propune ca rețeaua să fie ierarhizată – de ex. Str. Ștefan cel Mare și Decebal nu se pot compara cu o stradă din cartierele locative (mult mai frecventate de către pietoni);
- Dacă o pistă de biciclete pe o stradă de cartier se poate pune pe partea carosabilă fără mari investiții, pe străzile mai mari (cu fluxuri de trafic mai ridicate) este nevoie de intervenții de protejare a bicicliștilor de autoturismele cu viteză;
- În cadrul documentului s-a făcut o ierarhizare, ce trebuie să fie scoasă la consultări cu specialiștii, urmând să fie aprobată de Consiliul Municipal;
- Deși spațiul de lângă Linella are caracter privat, acesta poate fi redat spațiului public pentru a întregi rețeaua de spații pietonale, favorabile deplasărilor nemotorizate;

OBSERVAȚIILE GRUPULUI DE LUCRU

Discuție referitoare la tariful parcarilor și construirea unei parări etajate

- Este necesară implementarea unor zone tarifare – pentru parcarile publice, dar și pentru cele rezidențiale;
- Pentru parcarile la stradă nu este oportun să fie implementate sisteme digitale de gestionare a parcarilor locurilor de parcare – sunt utile doar pentru parcarile on-street;
- În limita locurilor disponibile, toți cei cu abonament de parcare rezidențială pot parca în zona delimitată;
- Parcarile instituțiilor nu sunt incluse în aceste zone tarifare;
- Avem 2 tipuri de cerere de parcare, parcare solicitată de cei care locuiesc/muncesc în zonă și parcare pentru cei ce vin temporar;
- Nevoia de a introduce un cost de parcare, este direcționată, în principal pentru cei veniți (majoritatea instituțiilor, zonelor importante sunt amplasate în zona centrală, unde se creează astfel cele mai multe ambuteiaje).
- Parcare etajată nu este recomandată, fiind mult mai oportun să se discute despre reglementarea parcarilor de zi, decât a se atrage atenția la o parcare supraetajată;
- Prin construirea parării și taxarea acesteia se va genera flux și cu transportul public (din experiențe - oamenii nu vor vrea să plătească pentru parcare) – în centru parchează și cine vine o oră pentru diverse servicii, dar și cine vine dimineața la 8 și pleacă seara la 17;
- Primăria nu va putea niciodată să asigure locuri pentru toată lumea – cu introducerea unui cost se va reduce această problemă;

- Mai degrabă este necesară o discuție referitoare la un hub / nod intermodal;
- *Parcarea ar răspunde la întrebările cu care se confruntă municipiul astăzi – obiectivul de parcare a venit din constrângerile de a parca ziua în zona centrală;*
- *Parcarea supraetajată ar descărca sarcina aceasta de pe timp de zi;*
- Dacă nu există tarifare la parcare de la stradă – nimeni nu va utiliza parcare etajată;
- Comentariul este foarte pertinent, dar parcare multietajată este o infrastructură foarte costisitoare în ziua de astăzi – Chișinău are o astfel de parcare construită de un investitor privat, aceasta fiind preponderent goală, deoarece parcare la stradă nu este reglementată (iar prețul din cea etajată este mare);
- Cine își va permite o asemenea investiție? – Un investitor privat (greu de realizat) – primăria nu își va putea permite astfel de proiecte;
- Trebuie totuși măcar gândit în direcția asta, chiar dacă nu se va implementa acum;
- Parcările multietajate construite în centrele orașelor devin un punct de generare și absorbție a traficului rutier, în foarte multe cazuri, efectul construirii acestui tip de parcări este contra-productiv;
- Mărim intensitatea fluxului de autoturisme private în centrul orașului, și ca rezultat avem carosabilul și mai supra-încărcat;
- Se poate face o modelare în cadrul modelului de transport elaborat pentru PMUD pentru a se vedea efectul pe care aceasta îl va avea;
- De regulă construirea de puncte intermodale ar rezolva mult mai bine această problemă;
- Aceste puncte trebuie să fie dotate cu alte facilități (pentru a nu fi niște simple zone de parcare) – supermarketuri, servicii;
- Municipiul are 3 ieșiri de bază: Chișinău, Sculeni, Nisporeni – practic sunt 3 elemente în cele 3 direcții – ar fi fezabile?;
- Noi ne gândim că oamenii au deprinderea de a se urca în mașina privată – dar atunci când transportul public se îmbunătățește și apar și restricții de parcare, atunci ei vor lua transportul public și vor prelua noi deprinderi;
- Este o problemă de etapizare – funcționează atunci când ai un sistem de transport public foarte bine pus la punct, de aceea este important ca acesta să fie mai întâi optimizat;
- Trebuie să fie mai ieftin să ajungi cu transportul public în zona centrală, decât să folosești mașina personală;
- Cei care vin la munca și își lasă mașina 8 ore, blochează traficul. Aceștia ar trebui să își lase mașina la periferie, să nu fie convenabil să lași mașina o zi întreagă în centru;
- Parcare de la Slavina din față – de verificat dacă există posibilitatea unui contract public-privat cu proprietarii terenului (parcare este utilizată doar când este zi de piață);
- Este accesibilă și acum – proprietarul poate spune însă să restricționeze accesul.

Discuție referitoare la relocarea autogării

- Relocarea autogării nu este recomandată – deoarece cuplul gară – autogară funcționează foarte bine - spațiul trebuie însă să fie foarte ofertant și să asigure un transfer optim;
- Trebuie de asemenea ținut cont de spațiile de care primăria dispune;
- Cum se pot extinde cu 0 terenuri în zona autogării? E foarte dificil nu le aparține nimic în afară de carosabil;
- Uneori și în spații mici și foarte bine organizate – se poate ca autogările să funcționeze optim.

Discuție referitoare la sistemul de semaforizare

- Partea de management și siguranță nu se limitează doar la sistemul de semaforizare;

- De la Ștefan cel Mare – până la Nicolae Iorga, 4 treceri pentru pietoni care complică traficul;
- Sunt necesare semafoare pietonale care să poată ajuta fluidizarea fluxurilor în acele zone (călătorul este foarte grăbit);
- La Liceul Teoretic Mihai Eminescu – se formează dimineața coadă de mașini;
- Semafoare simple, pietonale cu buton. În Moldova acestea nu se fabrică;
- Acestea sunt necesare în special pentru orele de vârf;
- Str. Ștefan cel Mare este și în lista punctelor negre la nivel de guvern – sector de drum cu frecvență crescută a accidentelor;
- Rezolvarea acestei probleme ține foarte mult și de comportamentul utilizatorilor – nu așteaptă nimeni, dar se poate soluționa și prin semafor cu buton pietonal sau prin decalarea trecerilor;
- Trebuie foarte bine analizată locația – fără să fie limitări în ceea ce privește mutarea celor existente;
- E dificil ca trecerile să fie scoase din anumite locații;
- Pentru Str. Ștefan cel Mare – ar trebui ca guvernul să poată da bani prin fondul rutier (solicitare);
- Sens giratoriu – Decebal x Acces piața centrală (Slavena) – str. Țepeș;
- O dată cu construirea acestuia este prevăzută și o supralărgire a străzii Decebal;
- Ideea de giratoriu este ok, dar fără supralărgire pe o distanță mai mare, ci doar în zonă (este spațiu suficient, dar există probleme tehnice de mutare a elementelor publicitare, stațiilor etc.);
- Există treceri pietonale la distanțe foarte mici, 3 treceri de pietoni în 120 m, (Decebal – benzinărie), se face coloană – ar trebui să rămână prima și ultima și să elimine cea din mijloc;

ASPECTE ORGANIZATORICE

- PMUD final va fi predat pe 22 aprilie;
- Dacă mai sunt propuneri trebuie trimise până la finalul săptămânii pentru a le putea integra, după care documentul trebuie finalizat;
- Proiectele sunt incluse în scenarii, iar prioritatea este dată de scenariu în sine.

COMENTARIILE DIN PARTEA PARTICIPANȚILOR ONLINE

- *Cristian Vlas*
 - Se bucură că se discută aceste aspecte, foarte bună ideea de delimitare a pistelor de biciclete de fluxurile de mașini și de pietoni;
 - Parcările velo în zonele de locuire sunt de asemenea o idee foarte bună (nu încap în apartamente și / sau subsoluri);
 - Să nu ne focusăm pe proiecte mari precum parcări supraetajate (scumpe ca investiție inițială dar și ca operaționalizare / întreținere);
 - Serviciile de închiriere a bicicletelor tot în mâna privatului (Budapesta – nu este fezabil);
 - Fluxul pietonal este tot un flux de mobilitate urbană – prioritizarea siguranței și facilitarea fluxului de pietoni – trotuare, securizare, umbrire;
 - Accent pe înverzirea unor spații ce țin de mobilitatea urbană (vegetație de aliniament) – ajută la liniștirea urbei, reducerea poluării, și calmul general;
- Fiind un document strategic – echipa de consultanți nu poate face propuneri punctuale de reabilitare a spațiilor publice, asta poate face obiectul unor documentații SF, însă pot fi incluse modele de bune practici în ceea ce privește tratarea spațiilor publice – care să folosească administrației ca puncte de plecare pentru conturarea documentațiilor SF (dacă va fi cazul);
- *Svetlana Ciobanu*

- Acest document nu este doar al autorităților publice locale, vizează și sectorul privat și cetățenii municipiului;
- Să ne întoarcem la ideea că parcățile multietajate au dreptul la viață – exemplele nu ne împiedică să trecem în strategie acest obiectiv ;
- Să i se solicite privatului parcare multietajată pentru a i se aproba cererea de construire a unui centru comercial;
- Modalități de soluționare a unor probleme – documentul are nevoie de o șlefuire – să se ia în calcul toate sugestiile primite, să răspundă nevoilor comunității, actorilor principali, administrației publice locale, sectorului privat și cetățenilor.

COMENTARIILE PRIMITE ÎN SECȚIUNEA DE CHAT, PE PLATFORMA ZOOM:

”București are parcări supraetajate construite de municipalitate, primărie de sector sau companii de stat (Metrorex). În lipsa unei patrulări riguroase a străzilor împânzite de mașini parcate ilegal, acestea stau mai mult goale și prăfuite (Universitate, stația de metrou Străulești, stația de metrou Pantelimon, stația Tudor Arghezi). Soluțiile care nu au mers la case mai mari și cu o cultură similară a parcerii trebuie analizate cu grijă și lăsate în grija privatului, care va construi doar dacă va vedea” – Cristian Vlas.

”O stație pentru rute internaționale ar putea fi amenajată și în apropierea viitorului pod de la Zagarancea, unde ar putea face legătură directă cu transportul municipal și raional” – Cristian Vlas.